



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 93]

No. 93]

नई दिल्ली, मंगलवार, अप्रैल 10, 2001/चैत्र 20, 1923

NEW DELHI, TUESDAY, APRIL 10, 2001/CHAITRA 20, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 10 अप्रैल, 2001

सं. टीएमपी/130/2000-जेएनपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लि (एनएसआईसीटी) द्वारा अपने टर्मिनल पर दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क स्कीम (ईएलटीएस) के संबंध में प्रस्तुत प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएमपी/130/2000-जेएनपीटी

न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लि० (एनएसआईसीटी)

आवेदक

आदेश

(28 मार्च 2001 को पारित)

यह मामला न्हावा शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लि० (एनएसआईसीटी) द्वारा अपन टर्मिनल पर दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क स्कीम (ईएलटीएस) के संबंध में प्रस्तुत प्रस्ताव के संबंध में है।

(1)

2.1 एनएसआईसीटी के कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों के संशोधन के प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण द्वारा विचार किया गया और इस मामले में 7 नवंबर 2000 को एक आदेश जारी किया गया। प्रयोक्ताओं की दक्षता मानक निर्धारित करने की मांग और एनएसआईसीटी के निर्धारित दक्षता स्तर से अधिक निष्पादन प्राप्ति के लिए प्रशुल्क पर प्रीमियम के लिए दिए गए तर्कों पर विचार करने के बाद यह उचित समझा गया कि एनएसआईसीटी में दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क स्कीम निर्धारित की जाए। परंतु स्कीम बनाने के लिए संबद्ध प्रचालन आकड़े उस समय तत्काल उपलब्ध न होने से प्रशुल्क संशोधन के साथ स्कीम का निर्धारण नहीं किया जा सका। व्यापक दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क स्कीम बनाए जाने तक, प्राधिकरण ने एनएसआईसीटी द्वारा सूचित निरंतर औसत उत्पादकता स्तर पर आधारित 24 संचलन प्रति घंटे की अंतरिम उच्चतम (कट ऑफ) सीमा निर्धारित की।

2.2 यह निर्धारण चूंकि अंतरिम उपाय के रूप में किया गया था। अतः एनएसआईसीटी को सुझाव दिया गया कि वह अपने प्रयोक्ताओं से परामर्श करके 3 माह के भीतर एक दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क स्कीम बनाए और उसमें उच्चतम (कट ऑफ) सीमा से अधिक कंटेनर प्रहस्तन दर प्राप्त करने के लिए पुरस्कार और उच्चतम सीमा से कम निष्पादन के लिए दंड का प्रावधान करे।

2.3 इस परिप्रेक्ष्य में एनएसआईसीटी ने अब दक्षता-संबद्ध-स्कीम का प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

3.1 एनएसआईसीटी ने तर्क दिया है कि अंतरिम दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क स्कीम अनुचित अथवा अव्यावहारिक हैं। इसके संबंध में उन्होंने कुछ निम्नलिखित तर्क दिए हैं :-

- (i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के आदेश में 24 संचलन प्रतिघंटे की उच्चतम दर का प्रयोग करने का कोई कारण नहीं दिया गया है और इसीलिए इस दर का प्रस्तावित आरोपण मनमाना प्रतीत होता है। 24 संचलन प्रतिघंटे पर विचार इसलिए किया गया क्योंकि यह प्रति घंटे औसत निवल क्रेन संचलन की वह दर थी जो एनएसआईसीटी द्वारा पिछले वर्ष के प्रचालनों में प्राप्त की गई थी। प्राधिकरण का प्रस्ताव प्रति घंटे सकल दर के रूप में इस दर का प्रयोग करने का है।
- (ii) एक वर्ष में प्राप्त औसत दर का प्रयोग प्रत्येक जहाज पर प्राप्त करने के लिए आवश्यक उच्चतम दर के रूप में नहीं किया जा सकता। इसमें जहाजों के विभिन्न प्रकारों पर और उन स्थितियों पर विचार नहीं किया गया है जो औसत दर प्राप्ति को प्रभावित करती हैं।
- (iii) एनएसआईसीटी जवाहर लाल नेहरू पत्तन में लाइसेंसधारी टर्मिनल के रूप में कार्य करता है जहाँ इसे भू-स्वामी कंटेनर टर्मिनल, जेएनपीटी से सीधे प्रतिस्पर्धा करनी पड़ती है। जेएनपीटी में ऐसी कोई दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क स्कीम प्रचलन में नहीं है और इसी प्रकार न तो मुंबई पत्तन में है और न ही भारत में अन्यत्र किसी टर्मिनल कंटेनर में है। केवल एनएसआईसीटी की दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क स्कीम लागू करने के लिए चुनना इस टर्मिनल के साथ भेदभाव करना है। यदि एनएसआईसीटी में दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क स्कीम लागू की जाती है तो यह स्कीम भारत में अन्य सभी कंटेनर टर्मिनलों पर भी एक साथ लागू की जानी चाहिए।

(iv) प्रस्तावित दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क स्कीम में टर्मिनल में प्रयुक्त उपस्कर की कार्य अवधि पर विचार नहीं किया गया है। उपस्कर जितना पुराना होता जाएगा उसकी कार्य दक्षता भी उतनी ही कम होती जाएगी, भले ही उग्र से उग्र अनुक्षण स्कीम लागू कर दी।

(v) जेएनपीटी में निजी भागीदारी के लिए निविदा आमंत्रित करने की शर्तों में एनएसआईसीटी से बारह माह की अवधि में निर्धारित 24 संचलन प्रति घंटे का औसत बनाए रखने की अपेक्षा की गई। 24 संचलन प्रतिघंटे की प्रस्तावित उच्चतम दर इस सर्वाधिक आधारभूत निविदा शर्त में वृद्धिकारी सशोधन है।

(vi) प्रस्तावित दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क स्कीम में निम्नलिखित खामियाँ हैं :-

(क) दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क स्कीम में औसत उत्पादकता प्राप्ति का मापन नहीं किया जा सकता और इस प्रकार यह जहाज़ के आकार/टाइप, कार्गो के नौभरण शुल्क, संग्रहण, विलंबित संचालन आदि ऐसे भिन्न-भिन्न कारणों से बिल्कुल व्यर्थ सिद्ध हो जाती है जो एनएसआईसीटी के नियंत्रण से परे हैं।

(ख) प्रस्तावित दक्षता-संबद्ध-स्कीम में बहुत अधिक उच्चतम दर का प्रयोग किया गया है जो मनमाने ढंग से परिकल्पित की गई प्रतीत होती है।

(ग) प्रस्तावित ईएलटी स्कीम में अनजाने में एनएसआईसीटी में कम उन्नत और कम उत्पादक जहाज़ों को बुलाने को बढ़ावा दिया गया है क्योंकि वे स्वाभाविक रूप से प्रशुल्क में छूट के पात्र होंगे।

(घ) प्रस्तावित ईएलटी स्कीम एनएसआईसीटी को कम कार्यक्षम जहाज़ों में विभेद करने के लिए बाध्य करेगी जो 'सामान्य प्रयोक्ता, सार्वभौमिक पहुँच' के उस सिद्धांत के विरुद्ध है जो रियायत करार में उल्लिखित है।

(ङ) एनएसआईसीटी को जवाहर लाल नेहरू पत्तन से मिलने वाली सेवाओं की दक्षता की कोई सहवर्ती गारंटी भी नहीं है। ये सेवाएं एनएसआईसीटी के लिए चर्चा किए जा रहे उत्पादकता मानदंड प्रदान करने के लिए अनिवार्य हैं।

(च) 'उत्पादकता' शब्द अपने आप में गंभीर बहस का विषय है और इसके मानदंड स्थापित करने से पहले इसे स्पष्ट रूप से परिभाषित करना आवश्यक है जिससे गलत निर्वचन से बचा जा सके।

(छ) रियायत करार द्वारा उत्पादकता का समाधान पहले ही किया जा चुका है और निष्पादन न करने पर दंड का प्रावधान है। एनएसआईसीटी से यह अपेक्षा नहीं की जानी चाहिए कि वह निष्पादन न करने पर दो बार दंड भरे।

3.2 एनएसआईसीटी ने दक्षता-सबद्ध प्रशुल्क स्कीम (ईएलटी) स्कीम के दो वैकल्पिक मॉडल प्रस्तावित किए हैं। उसने यह भी स्पष्ट किया है कि उसके ये प्रस्ताव इस मामले में उसके दृष्टिकोण को प्रभावित नहीं करते, और ये प्रस्ताव प्राधिकरण द्वारा एनएसआईसीटी से प्रभावी ईएलटी स्कीम का प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कहे जाने के कारण प्रस्तुत किए गए हैं।

3.3 ईएलटी स्कीम के विकल्प 1 के अधीन प्रस्तुत प्रस्ताव निम्नलिखित हैं -

(i) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण यह सुनिश्चित करेगा कि एनएसआईसीटी और शिपिंग लाइनो या जलयानों के बीच करार या समझौता हुआ हो जिसमें (i) एनएसआईसीटी ने उत्पादकता के सुनिश्चित स्तर प्रदान करने का वचन दिया हो, और (ii) इस उत्पादकता स्तर से अधिक की प्राप्ति पर प्रीमियम (पुरस्कार) और प्राप्ति न करने पर दंड का प्रावधान किया हो।

(ii) एकबार ऐसा समझौता हो जाने पर प्रशुल्क में वृद्धि किसी उत्पादकता के सदर्थ के बिना भी की जा सकती है।

दीर्घकालिक करार के मामले में, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण दोनों पक्षकारों को उन्हें स्वीकार्य उत्पादकता के बारे में समझौता करने का सुझाव दे सकता है। अल्पकालिक करार के मामले में प्राधिकरण एक फार्म निर्धारित कर सकता है जिसे जलयान द्वारा टर्मिनल का प्रयोग करने से पहले दोनों पक्षकारों को भरकर हस्ताक्षर करने होंगे।

(iii) यह विकल्प व्यावहारिक है और यह सुनिश्चित करता है कि वर्तमान पद्धति से सभी असुविधाओं को दूर कर दिया जाए। इससे भिन्न-भिन्न ग्राहकों की प्राथमिकता के अनुसार भिन्न-भिन्न बेच मार्क निर्धारित किए जा सकेंगे।

(iv) स्कीम का प्रचालन और प्रशासन करना आसान है। प्राधिकरण की ओर से यह सुनिश्चित करना अपेक्षित है कि ये करार किए गए हों। दक्षता-सबद्ध-प्रशुल्क स्कीम का कोई और परिकलन या आकलन करने की आवश्यकता नहीं है। ग्राहक और एनएसआईसीटी की ओर से लेखांकन/प्रबंध पद्धतियों के अनुसार इस पद्धति का क्रियान्वयन आसान होगा क्योंकि ऐसी अधिकांश पद्धतियों में समय अधिक लगता है अतः प्रत्येक जलयान के लिए भिन्न-भिन्न दर नहीं होगी।

(v) यह विकल्प सार्वभौमिक है। एक ग्राहक की स्कीम दूसरे ग्राहक की स्कीम से भिन्न होगी। अतः यह अलाभकर नहीं है क्योंकि इससे ग्राहक की अपेक्षाओं के अनुसार स्कीम में कुछ लोचनीयता आएगी। सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि यह ऐसी पद्धति होगी जो दोनों भागीदारों को स्वीकार्य होगी।

3.4.1 दक्षता-सबद्ध-प्रशुल्क स्कीम के विकल्प 2 के अधीन प्रस्ताव निम्नलिखित हैं -

(i) यह स्कीम बहुत ही जटिल है जिसके लिए पर्याप्त मानीटरन करने और संभवतः कुछ परिष्करण करने की भी आवश्यकता होगी। विकल्प 1 की तुलना में इसका कोई फायदा नहीं है।

- (ii) एक बेचमार्क निर्धारित किया जाएगा जिसके साथ उत्पादकता को सूचीबद्ध किया जाएगा । उसे आगामी अवधि की उत्पादकता कहा जाएगा ।
- (iii) इस आगामी अवधि की उत्पादकता (पीएनपी) को पहले से प्राप्त उत्पादकता (पीएलपी) स्तरों से समायोजित किया जाएगा । इससे उपरकर की कार्यअवधि, व्यापार में परिवर्तन, जलयानों के प्रकार आदि का स्वतः समायोजन हो जाएगा । उत्पादकता बेचमार्क सक्रिय बेचमार्क होता है और जलयानों, व्यापार आदि में परिवर्तन के अनुसार बदल जाता है ।
- (iv) यदि वास्तविक उत्पादकता प्रशुल्क अवधि से अधिक होती है या आगामी अवधि की उत्पादकता से कम होती है तो प्रीमियम या छूट को आगामी परिकलित प्रशुल्क वृद्धि/कमी में जोड़ दिया जाता है । इसके निम्नलिखित लाभ हैं :-

(क) उत्पादकता चूंकि इस अवधि में औसत होती है अतः जलयान के टाइप, कार्गो/व्यापार के टाइप, कारको के कारण होने वाली कमियों को दूर किया जाता है जो प्रचालक के नियंत्रण में न हो ।

(ख) प्रीमियम या छूट सीधे जलयान या लाइन को नहीं दी जाती, बल्कि आगामी अवधि के प्रशुल्क में लागू की जाती है । इसका प्रभाव सेवा प्रदाता को पुरस्कृत करने या दंड देने तथा ग्राहक को लाभ प्रदान करने पर पड़ता है । साथ ही इसके कारण दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क (ईएलटी) रकीम का लाभो के लिए प्रयोग करने जैसे टर्मिनल में अकार्यक्षम जहाजों को बुलाने की अनुमति नहीं होती ।

- (v) (क) आधार उत्पादकता (बीपी) वह न्यूनतम उत्पादकता है जिसके अनुसार टर्मिनल और उराके उपस्कर का विज्ञापन बनाया जाता है । एनएसआईसीटी के मामले में यह रियायत करार के अनुसार अपेक्षित न्यूनतम उत्पादकता है । इस प्रकार एनएसआईसीटी में आधार उत्पादकता 20 संचलनों की निवल क्रेन दर (एनसीआर) है ।

(ख) पीएलपी वह बेचमार्क उत्पादकता है जो तत्काल पहले की प्रशुल्क अवधि में प्राप्त करने के लिए निर्धारित की गई हो ।

(ग) पीसीवाई किसी भी वर्ष विशेष में 1 जनवरी से 31 दिसंबर तक कंटेनर टर्मिनल में बुलाए जाने वाले सभी जलयानों के लिए प्राप्त वास्तविक एनसीआर है ।

(घ) पीएनपी वह बेचमार्क उत्पादकता है जो आगामी प्रशुल्क अवधि में प्राप्त करनी होती है । इसका परिकलन आधार उत्पादकता (बीपी) में पीएलपी और पीसीवाई के बीच 50% के अंतर को जोड़कर या घटाकर किया जाता है ।

$$PNP = BP + [0.5 (PCY - PLP)]$$

- (v) वित्तीय प्रशुल्क (एफटी) टर्मिनल प्रचालक द्वारा प्रस्तुत व्यापक सूचना की समीक्षा करने के बाद महापतन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा परिकलित प्रशुल्क है । यह वित्तीय प्रशुल्क वह प्रशुल्क है जिसका परिकलन विशुद्धतः प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर निर्धारित वित्तीय पैरामीटरों के अनुसार किया जाता है । वित्तीय प्रशुल्क का परिकलन करने के लिए उत्पादकता कारको को हिसाब में नहीं लिया जाता ।

- (vi) एकबार वित्तीय प्रशुल्क का परिकलन किए जाने के बाद उसे उत्पादकता समायोजन (पीए) तक बढ़ाया या घटाया जाएगा। तब यह समायोजित प्रशुल्क आगामी प्रशुल्क अवधि के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क (टीटी) होगा।

उत्पादकता समायोजन (पीए) का परिकलन इस प्रकार किया जाएगा -

$$TT_{\text{N}} = FT_{\text{N}} + \left[(PCY - PLP) \times \frac{TT_{\text{N}}(x-1)}{PLP} \right]$$

3.4.2 एनएसआईसीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि विकल्प 2 में निम्नलिखित अपवर्जन होंगे -

- (i) यदि टर्मिनल प्रचालक और ग्राहक दोनों ही सहमत हो जाते हैं तो दक्षता-सबद्ध-प्रशुल्क स्कीम (ईएलटीएस) के लिए कुछ जलयान आह्वानों की या जलयान आह्वान की कुछ अवधि की गणना नहीं की जाती। जब कोई जलयान विलंबित संचालकों की प्रतीक्षा करना चाहता है तो यदि दोनों पक्षकार सहमत हो तो उस समय की गणना ईएलटीएस के लिए नहीं की जाएगी।
- (ii) प्रशुल्क में अधिकतम (कट ऑफ) समय शामिल होना चाहिए। परंतु यह निर्णय करना पूर्णतया टर्मिनल प्रचालक के अधिकार के भीतर होगा कि वह उपर्युक्त पत्र के साथ कटेनरो को स्वीकार करे अथवा न करे। यह अधिकतम (कट ऑफ) समय यह सुनिश्चित करने के लिए अनिवार्य है कि टर्मिनल प्रचालक की उत्पादकता के साथ स्वयं ग्राहकों की पद्धति के अनुसार समझौता नहीं किया गया है।
- (iii) यदि भू-स्वामी सुविधा द्वारा उपलब्ध कराई गई कोई सहायक आधार संरचना रियायत करार में दिए गए प्रतिरूपों के अनुसार नहीं हो तो महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण टर्मिनल प्रचालक द्वारा दी गई रॉयल्टी में छूट देगा। यदि ये सुविधाएं स्वयं में कार्यक्षम नहीं होती हैं तो टर्मिनल प्रचालक के लिए उन्हें उत्पादकता के सुनिश्चित स्तरों तक उपलब्ध कराना मुश्किल होता है। प्राधिकरण को रियायत करार को मानने वाले और दी जा रही रॉयल्टी के लिए लाइसेंसधारी पक्षकार को सेवाएं प्रदान करने वाले भू-स्वामी से संबंधित मामलों में हस्तक्षेप करना चाहिए।

4.1 एनएसआईसीटी के कटेनर प्रहस्तन प्रभारों के सशोधन के प्रस्ताव पर जब जून, 2000 में संयुक्त सुनवाई में चर्चा की गई तब सीएसएलए, जिसने प्रशुल्कों को टर्मिनल की उत्पादकता से सबद्ध करने के लिए पुरजोर बहस की थी, आंतरिक मानकों के कटेनर टर्मिनल के लिए निष्पादन मानदंड का उल्लेख करते हुए एक नोट प्रस्तुत करने के लिए सहमत हो गया। परंतु सीएसएलए ने बार-बार अनुस्मारक दिए जाने के बावजूद नवंबर, 2000 में इस प्राधिकरण द्वारा प्रस्ताव पर कोई निर्णय लिए जाने से पूर्व ऐसा नोट प्रस्तुत नहीं किया। बाद में उसने इस प्रकार का एक नोट प्रस्तुत किया जिसमें निम्नलिखित सुझाव दिए गए थे -

- (i) सकल बर्थ उत्पादकता में जहाज के आगमन से जहाज के प्रस्थान तक कटेनर बर्थ पर प्राप्त कुल उत्पादकता शामिल होगी। यह जलयान के आकार पर निर्भर होगी और निम्नलिखित मानकों को पूरा किया जाएगा -

जलयान एलओए
270 मी
220-270 मी
150 - 220 मी

संचलन प्रतिघटे
100 जमा (+)
75 - 100
50 - 75

- (ii) न्यूनतम क्रेन उत्पादकता 20 संचालन प्रतिघंटे होगी परंतु 25 संचालन प्रतिघंटे प्राप्त की जानी चाहिए और यही लक्ष्य होना चाहिए ।
- (iii) वाहन के आने के समय से लेकर वाहन के जाने के समय तक टर्मिनल को वाहन (ट्रक टर्नअराउंड) के प्रहरस्तन के लिए अनुमत समय 30 मिनट होगा ।
- (iv) टर्मिनल को लाइनो से अनुदेश मिलने के 6 घंटे के भीतर आईसीडी/सीएफएस/ रेल शीर्षों को आयात का प्रेषण शुरू कर देना चाहिए और अनुदेश मिलने के 24 घंटे के भीतर यह काम पूरा कर लेना चाहिए । टर्मिनलो को अनुदेश मिलने के 8 घंटे के भीतर निर्यात कंटेनरों को स्वीकार करने और उनका लदान करने में समर्थ होना चाहिए ।
- (v) टर्मिनल को अंतरराष्ट्रीय स्तर पर स्वीकृत संप्रेषण मानकों का प्रयोग करके ईडीआई द्वारा लाइनो/एजेंटो आदि के साथ संप्रेषण करने की क्षमता होनी चाहिए । उन्हें अपने साथ प्रचालनरत अन्य सेवा प्रदाताओं के माध्यम से नहीं बल्कि स्वयं ही सभी टर्मिनल सुविधाएं उपलब्ध करानी चाहिए, उनके लिए जिम्मेदार होना चाहिए अर्थात् एकल खिड़की सेवा होनी चाहिए ।

4.2 सीएसएलए के पत्र की एक प्रति एनएसआईसीटी को उनकी टिप्पणी के लिए भेजी गई थी। परंतु इस संबंध में अभी तक कोई उत्तर प्राप्त नहीं हुआ है ।

5. सीएसएलए द्वारा अपने 2 जनवरी, 2001 के पत्र द्वारा अपने पूर्ववर्ती सुझावों को बदल दिया गया है । सीएसएलए द्वारा निम्नलिखित मुद्दे उठाए गए हैं :-

- (i) उद्योग पर समग्र रूप में लागू करने के लिए मानकों का परीक्षण और निर्धारण करना उचित नहीं होगा ।
- (ii) निष्पादन मानदंड प्रयोक्ता द्वारा या यदि जलयान प्रचालकों ने संघ (कंसोर्टियम) में या स्लॉट शेयरिंग करार में एक साथ मिलकर काम करने का विकल्प चुना हो तो प्रयोक्ताओं के समूह द्वारा तय किए जाएंगे ।
- (iii) निष्पादन कई कारकों से प्रभावित होता है जिनमें प्रयोक्ता के अनुसार व्यापक परिवर्तन होता रहता है । बड़े तथा अधिक उतराई और/या लदान मात्रा वाले अधिक आधुनिक जलयान अधिक विनिमय दर प्राप्त कर सकते हैं जबकि छोटे या पुराने जलयान केवल कम विनिमय दर ही प्राप्त कर सकते हैं ।
- (iv) सभी प्रयोक्ताओं और सभी जलयानों पर लागू करने के लिए एक मानक नियत करने का अर्थ निश्चित रूप से एक निम्नतम सामान्य कोटि का मानक नियत करना है । इससे स्पष्ट है कि अधिक आधुनिक जहाज़ प्रभार के प्रयोग को बढ़ावा नहीं मिलेगा और इससे टर्मिनलो पर अनुचित दबाव पड़ सकता है, अधिक कार्यक्षम जलयान के काम में मंदी आ सकती है और ऐसे मानक नियत किए जा सकते हैं जो कम कार्यक्षम जलयानों के लिए उपयुक्त नहीं होंगे ।
- (v) उत्पादकता मानक प्रयोक्ता द्वारा या प्रयोक्ता समूह द्वारा बेहतर नियत किए जा सकते हैं । इससे ऐसे मानक निर्धारित होंगे जो जलयान और टर्मिनल की क्षमताओं को अधिक सही - सही

प्रतिबिंबित करेंगे और टर्मिनलों पर निष्पादन करने के लिए वास्तव में अधिक केंद्रित दबाव लागू करेंगे।

- (vi) कुछ परिस्थितियों में, लाइनें उच्चतर और निम्नतर उत्पादकता मानक नियत करना चाहती हैं। उदाहरण के लिए यदि जलयान किन्हीं अन्य कारणों से प्रस्थान नहीं कर सकता है तो प्रयोक्ता बहुत अधिक निष्पादन के लिए स्वयं को भुगतान करने का निर्णय नहीं करना चाहेगा।
- (vii) उत्पादकता-संबद्ध-कीमत निर्धारण अनिवार्य है परंतु ऐसी व्यवस्थाओं के लिए मानदंड प्रयोक्ताओं या प्रयोक्ता समूह और टर्मिनलों के बीच द्विपक्षीय विचार-विमर्श के आधार पर नियत करने होंगे।

6. एनएसआईसीटी का प्रस्ताव विभिन्न प्रयोक्ताओं और प्रयोक्ताओं के प्रतिनिधिक निकायों को परिचालित किया गया। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार इस प्रकार है :-

जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

- (i) एनएसआईसीटी ने प्रशुल्क में वृद्धि करने का प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय यह सूचित किया है कि उन्होंने लगभग 24 संचलन प्रतिघंटे का निरंतर औसत निष्पादन स्तर प्राप्त किया है। इसमें बड़े और छोटे पार्सल आकार के जलयान तथा सभी प्रकार के सभरक (फीडर) जलयान शामिल हैं। एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तुत निवेदन के आधार पर महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण ने 24 संचलन प्रतिघंटे को उच्चतम (कट ऑफ) बिंदु निर्धारित किया है।
- (ii) जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच रियायत करार में 20 संचलन प्रति घंटे के न्यूनतम निष्पादन स्तर पर जोर दिया गया है। यह क्रेन उत्पादकता परिकलन जेएनपीटी के परिकलन के समान है। समझा जाता है कि एनएसआईसीटी ने जेएनपीटी के 2 (1 लिफ्ट ऑफ और 1 लिफ्ट ऑन) के मुकाबले 2 से 6 तक भिन्न-भिन्न हैच कवर संचलन को कई गुणा बढ़ाकर बर्थ उत्पादकता और क्रेन उत्पादकता को बढ़ाया है। इससे एनएसआईसीटी में क्रेन उत्पादकता के विफुट या बढ़ा-चढ़ाकर प्रस्तुत आकड़े मिलते हैं।
- (iii) रियायत करार के अनुसार लाइसेंसधारी सामान्य प्रयोक्ता आधार पर कटेनर टर्मिनल का प्रबंध एवं प्रचालन करेगा। करार के खंड 6.1.7 के अधीन एनएसआईसीटी से अपेक्षा की जाती है कि उसे सामान्य प्रयोक्ता सुविधाओं के लिए 33% बर्थ दिवस आरक्षित करने चाहिए और बर्थ 'पहले आओ, पहले पाओ' के आधार पर उपलब्ध कराने चाहिए। एनएसआईसीटी न तो 'पहले आओ, पहले पाओ' के आधार पर जलयानों को सेवाएं प्रदान कर रहा है और न ही बिना खिड़की (नॉन विंडो) जलयानों के लिए एक माह में 1/3 बर्थ दिवस उपलब्ध करा रहा है। यह स्पष्ट है कि एनएसआईसीटी कुछ शिपिंग लाइन को वरीयता देते हुए केवल बड़े पार्सल आकार के जलयानों को ही प्राथमिकता दे रहा है जिससे बेहतर उत्पादकता प्राप्त की जा सके और छोटे जलयान चाहे बड़े आकार के जलयानों से पहले आए लेकिन उन्हें इंतजार करने दिया जाता है जो कि रियायत करार का घोर उल्लंघन है।
- (iv) करार में 12.5 मीटर गहराई तक लदे हुए डुबाव (ड्राफ्ट) को खींचने वाले जलयान का प्रहरस्तन करने के लिए किसी समय फ्रेम का उल्लेख नहीं किया गया है। चैनल को एनएसआईसीटी प्रचालन के प्रथम वर्ष के प्रथम दिन से ही 350 मी तक पहले ही चौड़ा कर दिया गया था और उसके बाद 400 मी तक चौड़ा कर दिया गया है। अब एनएसआईसीटी कम पार्सल आकार के

जलयानों, गियर चालित जलयानों आदि के लिए कम उत्पादकता को उचित ठहराने के लिए विभिन्न मुद्दे उठा रहा है जो तर्कसंगत नहीं लगता । जेएनपीटी ने करार में हुई सहमति के अनुसार अपने सभी दायित्वों को पूरा किया है जिससे एनएसआईसीटी को बड़े एलएओ जलयान और तीसरे एवं चौथे जनरेशन जलयानों के नियमित आधार पर बर्थ में आने से फ़ायदा पहुंचा है । ज्वाइ-भाटा की स्थिति के आधार पर रात्रि में भी नौचालन किया गया है ।

परंतु निकट भविष्य में उच्चतर डुबाव (ड्राफ्ट) वाले बड़े जलयानों को स्वीकार करने के लिए अभिनय चैनल को गहरा करने की भी पत्तन की योजना है । महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एलओए, ड्राफ्ट, बीम और बदले हुए परिदृश्य में क्षमता जैसी विशेषताओं वाले तीसरे, चौथे और पाँचवें जनरेशन जलयानों को परिभाषित कर सकता है ।

- (v) जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच रियायत करार में हुई सहमति के अनुसार रॉयल्टी का भुगतान कुछ सहमत शर्तों पर आधारित है । अतः जेएनपीटी को देय रॉयल्टी में छूट के लिए प्राधिकरण से बात करने का प्रश्न ही नहीं उठता और न ही उसे वक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क स्कीम (ईएलटीएस) के प्रस्ताव से संबद्ध किया जा सकता है । जैसा कि पहले कहा गया है, एनएसआईसीटी पहले से ही जेएनपीटी द्वारा की गई अग्रिम कार्रवाई के कारण अधिक लाभ कमा रहा है । चूंकि वर्तमान में केवल एनएसआईसीटी ही लाभार्थी है अतः मामूली रॉयल्टी राशि को कई गुना बढ़ाए जाने का ठोस मामला बनता है ।
- (vi) कुछ महत्वपूर्ण बातें जो उत्पादकता को सीधे प्रभावित करती हैं और जिन्हें ईएलटीएस बनाते समय ध्यान में रखा जाना आवश्यक है, निम्नलिखित हैं :-

(क) जहाज़ों के आकार, प्रकार और डिजाइन की कंटेनर प्रहस्तन की उत्पादकता में महत्वपूर्ण भूमिका होती है । छोटे जलयान आमतौर पर उपर्युक्त अन्य मुद्दों के अलावा स्थिरता की भी समस्या उत्पन्न करते हैं ।

(ख) कंटेनर मिश्र और डेक के ऊपर/डेक के नीचे नौभरण शुल्क भी ऐसे कारक हैं जो उत्पादकता को प्रभावित कर सकते हैं । परंतु अधिक बड़े आकार के कंटेनरों का प्रतिशत आमतौर पर बहुत कम होता है । डेक के ऊपर/डेक के नीचे नौभरण शुल्क, जलयान का टाइप और आकार चाहे जो हो, कंटेनर नौभरण शुल्क की एक मानक पद्धति है । अतः प्रतिघंटे/ क्रेन के संचलनों की दृष्टि से औसत उत्पादक मानदंडों का उपर्युक्त दो कारकों के कारण प्रतिकूल प्रभाव नहीं पड़ेगा ।

(ग) अनुकूल नौभरण शुल्क उत्पादकता को प्रभावित कर सकता है और टर्मिनल प्रचालक का इस पर कोई नियंत्रण नहीं होता । अनुकूल नौभरण शुल्क होने पर, क्या शिपिंग लाइनो पर कुछ दांडिक प्रावधानों को शामिल किया जाए जिससे अकेले पत्तन के ही कम उत्पादकता का खामियाजा न भुगतना पड़े, इसकी जाँच करना आवश्यक है ।

(घ) सकल संचलनों की दृष्टि से उत्पादकता के मापन को पुनः परिभाषित एवं स्पष्ट करना आवश्यक है । करार के अनुसार एनएसआईसीटी को सकल क्रेन संचलनों की परिभाषा का अनुसरण करना होता है जैसा कि जेएनपीटी में किया जाता है, जो संचलनों अर्थात् आयात, निर्यात और हैच कवर संचलनों की कुल संख्या है ।

(ड.) प्रतिघंटे सकल संचलनों की दृष्टि से उच्चतम (कट ऑफ) दर निर्धारित करते समय उपस्कर की कार्यअवधि को ध्यान में रखना आवश्यक है। सुझाव दिया जाता है कि 17 वर्ष की पूरी आर्थिक अवधि को 5-5 वर्ष के चार ब्लॉकों में विभाजित किया जा सकता है और उच्चतम (कट-ऑफ) दर निम्नलिखित अनुसार निर्धारित की जा सकती है :-

0 - 5 वर्ष	-	24 संचलन
6 - 10 वर्ष	-	22 संचलन
11 - 15 वर्ष	-	20 संचलन
16 - 20 वर्ष और अधिक	-	18 संचलन

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) सभी भारतीय पत्तनों में यदि उन्हें अंतरराष्ट्रीय स्तर पर सामान्यतः स्वीकृत उत्पादकता के स्तर प्राप्त करने हैं तो दक्षता-संबद्ध कीमत निर्धारण को मानदंड बनाया जाना चाहिए। जहाँ एनएसआईसीटी में लाइनें इसे स्वीकार करती हैं वहीं अन्यत्र इसकी आवश्यकता और भी अधिक है।
- (ii) एक मानक को पूरे उद्योग पर लागू नहीं किया जा सकता। दक्षता-संबद्ध- कीमत निर्धारण व्यवस्थाएं पत्तन और अलग-अलग प्रयोक्ताओं (या कंसोर्टियम में प्रयोक्ता समूह) के बीच द्विपक्षीय होनी चाहिए और पक्षकारों के बीच अलग-अलग वाणिज्यिक बातचीत का परिणाम होनी चाहिए।

जहाँ यह माना जाता है कि प्रयोक्ताओं और पत्तनों के बीच अलग-अलग वाणिज्यिक व्यवस्थाओं के सिद्धांत से कानूनी समस्या आ सकती है वहीं यदि उत्पादकता स्तरों में मूलभूत परिवर्तन करना है तो इन समस्याओं का समाधान करना होगा।
- (iii) इस सिद्धांत के होते हुए भी कि निष्पादन मानक द्विपक्षीय बातचीत होने के बाद निर्धारित किए जाने चाहिए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को न्यूनतम निष्पादन स्तर निर्धारित करने चाहिए। यह स्थानीय शर्तों, जैसे सरकारी तौर पर घोषित मौसम कार्य दिवस के अधीन होंगे।
- (iv) एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तावित दोनों विकल्प विचारणीय हैं। विकल्प 2 बहुत जटिल है। कई मामलों में अधिक उत्पादकता के परिणामस्वरूप लाइनों को कोई वित्तीय लाभ हुए बिना या बहुत कम लाभ पर बहुत अधिक प्रीमियम देना पड़ेगा अर्थात् जलयान जेएनपीटी द्वारा लगाए गए प्रतिबंधों के कारण नौचालन में समर्थ नहीं होंगे और बर्थ किराये में बचत एनएसआईसीटी को प्रदत्त दक्षता प्रीमियमों की तुलना में बहुत मामूली होगी।
- (v) अंततः जहाँ सकल संचलन द्विपक्षीय चर्चा का मामला हो सकता है, वहीं लाइनों का यह मानना है कि सकल उत्पादकता सर्वोत्तम मानदंड है। टर्मिनलों को अपने निजी वाणिज्यिक जोखिमों की जिम्मेदारी निभानी होगी और वे मनमर्जी से इन कारकों को छोड़ नहीं सकते।
- (vi) समग्र सकल आकड़ों के भीतर संचलनों की गणना पर विचार करना आवश्यक है क्योंकि 5 संचलन वाले हैच कवरो का समावेश उचित नहीं लगता।

- (vii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा आदेश दी गई अंतरिम दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क स्कीम (ईएलटीएस) को मनमानी नहीं कहा जा सकता । उच्चतम (कट-ऑफ) दर वास्तव में वह दर थी जो एनएसआईसीटी ने प्राप्त की थी ।
- (viii) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का आदेश (अंतरिम ईएलटीएस के संबंध में) कुछ-कुछ एकतरफा होगा । इसका कारण यह भी हो सकता है कि सीएसएलए के मूल प्रस्ताव में उन कारकों का पर्याप्त स्पष्टीकरण नहीं दिया गया है जिन्हें उत्पादकता का विनिर्धारण करने में ध्यान में रखा जाना आवश्यक है ।
- (ix) विकल्प 2 के उद्देश्य सही है परंतु इसकी जटिलता इतनी अधिक है कि इसका व्यावहारिक अनुप्रयोग नहीं किया जा सकता । परंतु विकल्प 1 मूलतः सही है । ज्वारभाटा आदि जैसी उन अन्य बाधाओं पर भी विचार करना होगा जो अधिक उत्पादकता के अनुभूत लाभ को व्यर्थ कर सकती हैं । इसके अलावा टर्मिनल पर बढ़ी हुई उत्पादकता के उन मूल्यों को भी ध्यान में रखना होगा जो बर्थ के बेहतर उपयोग द्वारा लाभदायक होंगे । विकल्प 1 का यदि चयन किया जाए तो उसे प्राधिकरण के नियामक फ्रेमवर्क के भीतर लागू किया जाए ।
- (x) जो भी विकल्प अनुमोदित किया जाए वह लागू करने में आसान होना चाहिए और उसे प्रयुक्त किए जाने वाले मानदंडों के बारे में हुए करार में विशेष रूप से सकल संचलनों की परिभाषा में शामिल किया जाना चाहिए ।
- (xi) एनएसआईसीटी द्वारा विकल्प 1 के अधीन प्रस्तावित और उपर्युक्त विचार-विमर्श के अनुसार लाइनों के साथ द्विपक्षीय दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क स्कीम (ईएलटीएस) ही सही मार्ग है ।

7.1 प्रस्ताव की प्रारंभिक आंतरिक जॉच के आधार पर एनएसआईसीटी से और स्पष्टीकरण/ टिप्पणियों/सूचनाएं मांगी गई थीं । जवाब में एनएसआईसीटी ने विस्तृत स्पष्टीकरण दिए हैं जिनका सार इस प्रकार है :-

(i) विकल्प 1 :

- (क) पारदर्शिता : विकल्प 1 ग्राहक और सेवा प्रदाता के बीच प्रभावी है और प्राधिकरण के लिए पारदर्शी होगा ।
- (ख) सार्वभौमिक अनुप्रयोजनीयता : ईएलटीएस की सार्वभौमिक अनुप्रयोजनीयता जहाजों के प्रकारों, कंटेनरों के प्रकारों, मौसम के प्रकारों, नौभरण शुल्क के प्रकारों आदि में काफी अधिक अंतर होने के कारण संभव नहीं है । सभी कंटेनर प्रहस्तन प्रचालनों में एक ही ईएलटीएस की सार्वभौमिक प्रयोजनीयता संभव नहीं है ।
- (ग) समान प्रयोक्ताओं के साथ समान व्यवहार : एनएसआईसीटी के ग्राहकों में कोई भी इस दृष्टि से समान नहीं है कि उपस्कर, यहां तक कि समान समझी जा रही कोई भी चीज जहाजों पर बिल्कुल एक जैसी उत्पादकता नहीं दे सकती । वास्तव में एनएसआईसीटी एक ही जहाज से विभिन्न आहवानों पर एक जैसी उत्पादकता नहीं दे सकता , नहीं विश्व में किसी भी टर्मिनल पर ऐसा किया जा सकता है ।
- (घ) महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा प्रीमियम/छूट का विनिर्धारण : एनएसआईसीटी को ऐसे किसी साविधिक प्रावधान की जानकारी नहीं है जिसके अधीन प्रीमियम या छूट देना अपेक्षित हो । प्राधिकरण द्वारा सुझाई गई ईएलटीएस का अर्थ यह होगा कि टर्मिनल प्रचालक एक ही दोष के लिए तीन बार दंडित किया जा सकता है । एकबार वह रियायत करार में दिए गए प्रावधान द्वारा दंडित किया जाता है जिसके द्वारा 20

से कम संचलनों की उत्पादकता उसे समापन के लिए जिम्मेदार बनाती है। दूसरा दंड सेवा करार के माध्यम से है जो प्रचालक अपने विभिन्न ग्राहकों के साथ करता है। इन करारों में उल्लिखित उत्पादकता सामान्यतया रियायत करार द्वारा सुझाई गई उत्पादकता से अधिक होती है। तीसरा दंड प्राधिकरण की ईएलटीएस है।

(ड.) रियायत करार : एनएसआईसीटी जैसे निजी टर्मिनल के लिए नियत प्रशुल्क केवल अधिकतम प्रशुल्क है।

(च) छूट और प्रीमियम का निर्धारण सेवा प्रदाता और ग्राहकों द्वारा वाणिज्यिक बातचीत के बाद किया जाएगा। इस छूट/प्रीमियम का उल्लेख करार में होगा और इस आशय की पुष्टि अपेक्षित होने पर प्राधिकरण को भी भेज दी जाएगी।

(ii) विकल्प 2 :

(क) प्रति जलयान आधार पर उत्पादकता का मापन करना और ईएलटीएस का क्रियान्वयन उचित नहीं होगा। उत्पादकता की परिभाषा रियायत करार में भी वार्षिक औसत के आधार पर दी गई है। प्रति आह्वान के आधार पर (भले ही एक ही जहाज़ का प्रयोग किया गया हो), इस औसत का कोई अर्थ नहीं है। इस प्रकार विकल्प 2 उत्पादकता के मापन और ईएलटीएस के क्रियान्वयन के औसत माप का ही प्रयोग करने का प्रयास है।

(ख) विकल्प 2 का आशय है कि टर्मिनल प्रचालक यदि 1 वर्ष में अपनी उत्पादकता अपेक्षा से बेहतर प्रचालन करता है तो उसे 2 वर्ष में पुरस्कृत किया जाता है। इसी प्रकार यदि टर्मिनल प्रचालक 1 वर्ष में उत्पादकता अपेक्षा को पूरा नहीं कर सकता तो सामान्यतया व्यापार को 2 वर्ष में छूट दी जाती है।

(iii) रियायत करार (सीए) में प्रति घंटे सकल संचलनों के प्रयोग का मुद्दा वाणिज्यिक बातचीत के आधार पर तय किया गया था। सकल क्रेन दरो में ऐसे कारक शामिल हैं जो पूरी तरह सेवा प्रदाता के नियंत्रण से परे हैं (एनएसआईसीटी ने एक ऐसे मामले का उदाहरण दिया है जिसमें बिजली फेल होने के कारण हुई कामबंदी और ग्राहकों के द्वारा किए गए विलंब को निवल समय में शामिल नहीं किया गया था)। निवल क्रेन दर प्रचालकों को उनके नियंत्रण के भीतर प्रदर्शित दक्षता या अक्षमताओं के लिए पुरस्कृत अथवा दंडित करने का उचित एवं उपयुक्त माप है। एनएसआईसीटी का '24 संचलन प्रतिघंटे' का उल्लेख वार्षिक औसत और निवल क्रेन संचलनों के संदर्भ में है।

(iv) प्राधिकरण का आशय प्रशुल्क को प्रत्येक जहाज़ पर प्राप्त उत्पादकता से जोड़ने का दिखाई देता है। परिभाषा के अनुसार उत्पादकता वार्षिक औसत है। विश्व में कहीं भी उत्पादकता का उल्लेख जहाज़ के माप के अनुसार नहीं किया गया है। प्रति जहाज़ आधार पर एकसमान उत्पादकता प्राप्त करना मानवीय दृष्टि से संभव नहीं है।

रियायत करार के अंतर्गत उत्पादकता प्राप्त न करने पर दंड इतना कठोर है कि उसमें छूट का प्रावधान करने की कोई आवश्यकता नहीं है।

(v) टर्मिनल प्रचालक के लिए ईएलटीएस से बंधना उचित नहीं है जब यदि ऐसे पत्तन पर उत्पादकता की कोई बाधकता नहीं है जो ऐसी सेवा भी प्रदान कर रहा हो जिसके लिए महापत्तन में भुगतान भी किया जा रहा हो (और इस प्रकार प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र के अधीन हो)।

एनएसआईसीटी की दक्षता सीधे उन सेवाओं से संबद्ध है जो वह पत्तन से प्राप्त कर रहा है। एक स्तर संशोधन क्षेत्र होना चाहिए। यदि एनएसआईसीटी को ईएलटीएस का क्रियान्वयन करना है तो सभी महापत्तनों में भी ईएलटीएस होनी चाहिए।

- (vi) (क) यदि पूरे पत्तन का संचालन एक ही संस्था द्वारा किया जाता है तो उत्पादकता के माप के रूप में कुल (टर्न अराउंड) समय का प्रयोग करने में कुछ विशेषता रखी जा सकती है। लंगर डालने/हटाने (बर्थिंग/अनबर्थिंग) की सेवाएं, पायलट, रस्से, लंगर दल, रेल सेवाएं, आवागमन सड़कें, बिजली, पानी, संचार आदि सेवाएं पत्तन प्रबंध (जेएनपीटी) द्वारा उपलब्ध कराई जाती हैं।

(ख) सीमा शुल्क कई कारणों से जलयानों को मंजूरी देने में विलंब कर सकता है जैसे - शिपिंग लाइनो, नौभरण मार्गों द्वारा सप्लाई की जाने वाली अपर्याप्त सूचना और ऐसी अन्य अति आवश्यकताएं जो एनसीआईसीटी के नियंत्रण में नहीं हैं। सीमाशुल्क की मंजूरी लेना लाइनो की जिम्मेदारी है और इस प्रकार एनएसआईसीटी के नियंत्रण में नहीं हैं। सीमाशुल्क की मंजूरी लेना लाइनो की जिम्मेदारी है और इस प्रकार एनएसआईसीटी की उत्पादकता के माप के रूप में जलयान समय (टर्न अराउंड) का प्रयोग नहीं किया जा सकता है।

(ग) ऐसे कई अवसर आते हैं जब जेएनपीटी से उस जहाज़ तक कंटेनरों को भरा जाता है जो एनएसआईसीटी के साथ होता है या फिर जहाज से जेएनपीटी तक भरा जाता है। यानांतरण एक ऐसा प्रचालन है जिसमें एनएसआईसीटी और जेएनपीटी दोनों एक साथ एक ही जलयान पर कार्य करते हैं। एनएसआईसीटी और जेएनपीटी दोनों ही किसी भी यानांतरण कार्य की उत्पादकता में सीधे योगदान करते हैं जबकि प्राधिकरण यह प्रस्ताव कर रहा है कि केवल एनएसआईसीटी ही प्राप्त दक्षताओं के प्रभाव के परिणामों को भुगतें। यह उदाहरण एनएसआईसीटी के इस विचार को स्पष्ट करता है कि टर्मिनल पर उत्पादकता प्राप्त करना पूरी टीम का कार्य है जिसमें अंतिम परिणाम प्राप्त करने में कई एजेंसियों का योगदान रहता है। टर्मिनल प्रचालक और ग्राहकों को यह निर्णय करने देना उचित होगा कि उत्पादकता के कौन से स्तर उनके लिए उपयुक्त होंगे। सभी मौसमों में सभी प्रकार के प्रचालनों के लिए सभी ग्राहकों पर एक मनमाना स्तर लागू करना कार्यसाधक समाधान नहीं है।

7.2 प्रचालन के प्रारंभ से जलयानों के निष्पादन के बारे में सूचना भेजने के हमारे अनुरोध के सदर्थ में, एनएसआईसीटी ने बताया है कि वह जलयान, मुख्य लाइन, फीडर लाइन, गियरलेस, सेलुलर, कटेनर आदि के जीआरटी, टूविस्ट लॉको के प्रकार, लंगर (बर्थिंग) से पूर्व प्रवेश की तारीख और समय, लंगर की तारीख और समय, प्रस्थान की तारीख और समय के संबंध में सूचना एकत्र नहीं करता क्योंकि ये सभी समुद्री (मैरीन) गतिविधियाँ हैं और उनके लिए प्रभार जेएनपीटी द्वारा वसूल किए जा रहे हैं।

7.3 एनएसआईसीटी ने हमसे उन परिकल्पनाओं एवं सिद्धांतों की जानकारी देने का अनुरोध किया है जिनके अनुसार प्राधिकरण ने प्रति घंटे 24 सकल संचलनों की उत्पादकता को क्रियान्वित करने का फैसला किया है।

7.4 एनएसआईसीटी ने यह भी उल्लेख किया है कि प्राधिकरण ने जहाज़ी कुली प्रशुल्क के रूप में योजना लागत और लैशिंग/अनलैशिंग की लागत को शामिल किया है। उन्होंने यह भी उल्लेख किया है कि वे अलग-अलग लागत मदे हैं और वर्तमान में प्रशुल्क के रूप में शामिल नहीं है या प्रशुल्क लागू करने के लिए दावा किया गया है और वर्तमान में यह लागते उनके द्वारा वहन की जाती है। एनएसआईसीटी का कहना है कि इस मुद्दे पर प्राधिकरण के मंच पर विचार-विमर्श नहीं किया गया है।

8.1 इस मामले में नवी मुंबई में एनएसआईसीटी टर्मिनल में 30 जनवरी 2001 को संयुक्त सुनवाई की गई। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए :-

न्याया शेवा इंटरनेशनल कंटेनर टर्मिनल लि0 (एनएसआईसीटी)

- (i) रियायत करार और उसके पैरामीटर भिन्न प्रयोजनों से है जबकि ईएलटीएस एक भिन्न संदर्भ है। रियायत करार की शर्तों में विचार-विमर्श पर प्रतिबंध लगाने की आवश्यकता नहीं है। दो परिकलनों को भिन्न-भिन्न प्रयोजनों से पृथक-पृथक लागू किया जा सकता है।
- (ii) एमओपीटी की तुलना नहीं की जा सकती। एमओपीटी में पत्तन और प्रचालन एक ही हैं। वे पूरी तरह नियंत्रण में हैं। एनएसआईसीटी सभी सेवाओं के नियंत्रण में नहीं हैं।
- (iii) जिस समय हमने प्राधिकरण को 24 संचलन प्रतिघंटे के आंकड़े दिए थे उस समय हमने 'निवल' आंकड़े दिए थे। हमने उन्हें कभी भी 'सकल' आंकड़े नहीं कहा था।
- (iv) हालांकि 'प्रचालनों के शुरू होने' से 'प्रचालनों के समाप्त होने' तक जलयानों द्वारा बर्थ में बिताए गए समय की गणना 'अधिकतम' (कट ऑफ) समय के रूप में ईएलटीएस के लिए की जाती है किंतु इसकी गणना विलंबित संचालक के रूप में नहीं की जाती। हम विलंबित कार्गो स्वीकार करने के लिए मजबूर हैं।
- (v) टर्मिनल प्रचालक को केवल उसके नियंत्रण में होने वाले कारकों के लिए ही जिम्मेदार ठहराया जा सकता है।
- (vi) विकल्प - 1 में केवल द्विपक्षीय करारों को ही अंतिम रूप दिया जाता है। किसी वैकल्पिक प्रशुल्क की आवश्यकता नहीं होती केवल प्रचालन मुद्दों का ही समाधान द्विपक्षीय करारों के माध्यम से वाणिज्यिक बातचीत में किया जाता है।

जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

- (i) रियायत करार में सकल क्रेन उत्पादकता की बात कही गई है। उसमें कोई परिवर्तन नहीं हो सकता।
- (ii) एनएसआईसीटी ने एक अच्छा प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।
- (iii) जलयान विशिष्ट, कार्गो मिश्र, और नौभरण शुल्क योजना सभी संगत हैं।
- (iv) सकल संचलन सहित उत्पादकता को परिभाषित करना आवश्यक होगा।
- (v) एनएसआईसीटी के प्रस्ताव में विकल्प-1 में पारदर्शिता का अभाव है।
- (vi) एनएसआईसीटी द्वारा उत्पादकता का परिकलन करने के लिए हैच कवर संचलनों की भी गणना की जाती है।

- (vii) कंटेनर टर्मिनल की उत्पादकता जब कहीं भी पारदर्शी नहीं है तो फिर उसका निर्धारण करने के लिए विचारणीय पैरामीटर क्या हैं ।
- (viii) उपस्कर की कार्यअवधि गणना किए जाने के लिए संगत कारक है ।
- (ix) 24 संचलन प्रतिघंटे के आंकड़े एनएसआईसीटी द्वारा दिया गया 'निरंतर औसत' के आंकड़े हैं । उन्हें कोई मनमानापन नहीं है । एनएसआईसीटी इसके निवल संचलन होने का दावा कर सकता है । सकल क्रेन उत्पादकता किसी भी प्रकार जलयानों के नौचालन पर निर्भर नहीं करती ।
- (x) एनएसआईसीटी में आम प्रयोक्ता सुविधा के संबंध में छोटे जलयानों के साथ भेदभाव बरता जा रहा है ।
- (xi) हम वर्तमान आदेश को जारी रखे जाने का समर्थन करते हैं ।
- (xii) प्रतिघंटे निवल संचलन करना प्रतिगामी कदम होगा । केवल 'सकल' संचलन के आंकड़े ही हमेशा विश्वसनीय होते हैं । कोई भी टर्मिनल 'निवल' संचलन के आंकड़े नहीं अपनाता ।

बम्बई वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (बीसीसीआई)

- (i) यदि कठिनाइयों का उल्लेख किया जा रहा है तो 'डेक के ऊपर संचलन' और 'डेक के नीचे संचलन' पर भी विचार क्यों नहीं किया जा सकता ।
- (ii) हमें सकल 'संचलन' पर विचार करना चाहिए , 24 सकल संचलन आसानी से संभव है । परंतु गियरचालित जलयानों के मामले में क्रेन के लिए संचलन करना एक समस्या है । इसे ध्यान में रखा जाना चाहिए ।
- (iii) हम पूरी तरह ईएलटीएस को स्वीकार करते हैं । विकल्प-1 अधिमान्य है , और इस मामले में प्राधिकरण को प्रत्येक करार का अनुसमर्थन करना चाहिए ।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) एनएसआईसीटी विकल्प-1 अधिमान्य है ।
- (ii) ईएलटीएस आवश्यक है । प्राधिकरण की पहल का स्वागत है । परंतु समूचे उद्योग के लिए एक सामान्य मानदंड नहीं हो सकता । प्राधिकरण को स्थानीय विशेषताओं और विशिष्टताओं को ध्यान में रखकर न्यूनतम निष्पादन स्तर निर्धारित करने चाहिए ।
- (iii) प्राधिकरण का मॉडल एकतरफा है । सीएसएलए एकतरफा सिफारिश करके इसमें योगदान कर सकता है । हमें इसका खेद है और हम इसमें संशोधन चाहते हैं ।
- (iv) विकल्प-1 में प्राधिकरण की कोई भूमिका नहीं है, हमारे विचार से यह सब प्राधिकरण का अधिकार क्षेत्र होना चाहिए ।

- (v) उत्पादकता अभिलाभ अल्पावधि में विश्वसनीय हो भी सकते हैं और नहीं भी। परंतु दीर्घावधि में इससे सतत विकास होगा।
- (vi) 'नियत संचलन प्रतिघंटा' की तुलना में 'सकल संचलन प्रतिघंटा' एक बेहतर मानदंड है।

मेरस्क इंडिया लि०

- (i) हमारे पास बहुत ही सीमित समय होता है। यदि इस समय अनुसूची में लंबे समय तक विराम का प्रावधान कर दिया जाता है तो हमें प्रचालन में तेजी लाने का कोई फ़ायदा नहीं होगा।
- (ii) हमें अनुकूल ज्वार-भाटा की स्थिति के लिए प्रायः प्रतीक्षा करनी पड़ती है। ऐसी स्थिति में हमें बिना किसी काम के भुगतान करना पड़ता है। जिन लाइनों को प्रतीक्षा करनी पड़ती है उनसे टर्मिनल को कोई फ़ायदा नहीं होता। (एमएएनएसए ने मत व्यक्त किया कि यदि वे जल्दी चले जाते हैं तो वे बेहतर और अनुकूलतम गति से नौचालन कर सकते हैं और ईंधन बचा सकते हैं)।

मुंबई एंड न्हावा - शेवा शिप - इंटरमॉडल एजेंट्स एसोसिएशन (एमएएनएसए)

- (i) एनएसआईसीटी के विकल्प-1 और प्राधिकरण के मॉडल का विलय करके एक स्वीकार्य वैकल्पिक मॉडल तैयार किया जा सकता है।
- (ii) 24 संचलन प्रतिघंटा सभी प्रकार के जलयानों का औसत निष्पादन है। यह औसत बेचमार्क नहीं हो सकता।
- (iii) जलयानों की कंटेनरों की संख्या के संदर्भ में तीन प्रकार की श्रेणियों बनाएं। 1500 टीईयू से कम के लिए भिन्न मानदंड हो सकता है।

गियर के संदर्भ में जलयानों का श्रेणीकरण प्रासंगिक नहीं है क्योंकि आधुनिक क्रेनों में बहुत अधिक वृद्धि हुई है। प्रचालन मौसम स्थिति भी इसका एक कारक हो सकती है।

- (iv) निर्धारित औसत 24 संचलन में कार्गो मिश्र आदि को हिसाब में लेना होगा। इसके बारे में विस्तार से जाँच करने की कोई आवश्यकता नहीं है।
- (v) जलयानों का आकार महत्वपूर्ण है। रात्रि नौचालन में भी कठिनाई है।
- (vi) दूसरे पक्षों में भी ईएलटीएस होनी चाहिए।
- (vii) हैच कवर संचलन के लिए उत्पादकता की कोई सामान्य परिभाषा होनी आवश्यक है।

शिपिंग कारपोरेशन ऑफ़ इंडिया (एससीआई) और भारतीय राष्ट्रीय पोतस्वामी संघ(आईएनएसए)

- (i) हम प्राधिकरण के उत्पादकता/क्षमता बढ़ाने के प्रयासों की सराहना करते हैं।
- (ii) जहाज़ की गति की सीमाएं हैं। इसे हम अपनी मर्जी से बढ़ा या घटा नहीं सकते।

- (iii) विकल्प-1 अधिमान्य है। परंतु प्राधिकरण के अनुमोदन की आवश्यकता नहीं है।
- (iv) विकल्प-1 केवल उत्पादकता के बारे में है। अधिसूचित प्रशुल्को पर प्रीमियम या छूट का कोई सवाल ही नहीं उठता। अतः प्राधिकरण कहीं भी तस्वीर में नहीं आता।
- (v) उत्पादकता के परिकलन के लिए समान पैरामीटर आवश्यक है। सभी कटेनर टर्मिनलो में प्रथम लदान से अंतिम लदान तक समान पैरामीटर होने चाहिए।
- (vi) श्रेणीकरण स्कीम का आयोजन और प्रचालन एक भागीरथ प्रयास है।
- (vii) क्रेन उत्पादकता का परिकलन करने के लिए सगत समय 'प्रचालन के प्रारम्भ' से 'प्रचालन के अंत' तक होना चाहिए।

एपीएल (इंडिया) लि०

- (i) हमारी भी वही समस्याएँ हैं जो मेरस्क की हैं।
- (ii) हम मेरस्क के अभिमतों का समर्थन करते हैं।
- (iii) क्रेन उत्पादकता भ्रामक है। यदि हमें दो क्रेनों की आवश्यकता है और पत्तन केवल एक देता है तो हम एक क्रेन के लिए प्रीमियम देंगे, और समग्र धीमे प्रचालन के लिए दंड।
- (iv) हम विकल्प-1 का समर्थन करते हैं।

बंबई कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन (वीसीएचएए)

- (i) ऐसे कई विविध, जटिल कारक हैं जिनकी गणना की जा सकती है अतः विकल्प-1 अधिमान्य है।
- (ii) प्राधिकरण के आदेश के पीछे आशय तो लाभदायक है परंतु व्यवहार में इसे इस प्रकार क्रियान्वित नहीं किया जा सकता। इसमें अभिप्रेत विचलन होगा।
- (iii) मूल सिद्धांत यह है कि यदि कोई बेहतर सेवा प्राप्त करता है तो उसे उसके लिए भुगतान तो करना ही होगा।
- (iv) सभी पत्तनो/टर्मिनलो में ईएलटीएस होनी चाहिए।
- (v) 'सकल' 'निवल' के बीच भ्रांति का पूरी तरह समाधान किया जाना चाहिए। प्राधिकरण को मार्गनिर्देश जारी करने चाहिए।
- (vi) द्विपक्षीय करार होने चाहिए। प्राधिकरण का उन सभी को अधिसूचित करना चाहिए। आवश्यक होने पर प्राधिकरण हस्तक्षेप कर सकता है।

- (vii) एमएनएसए द्वारा प्रस्तावित श्रेणीकरण की कोई आवश्यकता नहीं है। द्विपक्षीय करारों में उसका ध्यान रखा जाना चाहिए।
- (viii) एनएसआईसीटी चूंकि जेएनपीटी की सेवाओं से शासित होता है अतः संगत समय की गणना प्रथम कंटेनर के लदान से अंतिम कंटेनर के लदान तक की जानी चाहिए और इसे 'सकल संचलन' माना जाना चाहिए।

भारतीय वाणिज्य मंडल (मुंबई)

- (i) हम एमएनएसए और बीसीएचएए द्वारा अभिव्यक्त विचारों का समर्थन करते हैं।
- (ii) यदि श्रेणीकरण की कोई सुविधाजनक प्रणाली हो तो यह उपयोगी होगी।

भारतीय वाणिज्य मंडल (नवी मुंबई)

- (i) उत्पादकता सभी के लिए अच्छी है। इससे किसी को नुकसान कैसे हो सकता है।
- (ii) विकल्प-1 स्वीकार्य है। परंतु इस मामले में द्विपक्षीय व्यवस्था के बारे में प्राधिकरण को सूचित किया जाना चाहिए।

8.2 संयुक्त सुनवाई में भाग लेने वाले सभी प्रयोक्ताओं ने सर्वसम्मति से यह मत व्यक्त किया कि उत्पादकता के लिए बेचमार्क के रूप में बर्थ उत्पादकता पर पहले क्रेन उत्पादकता से संबंधित मुद्दों को छोड़ा जाना चाहिए और उसे बेचमार्क माना जाना चाहिए।

9 एनएसआईसीटी ने चूंकि आरोप लगाया है कि अंतरिम ईएलटीएस में निर्धारित उच्चतम (कट ऑफ) सीमा मनमानी है अतः उसे यह सुझाव दिया गया कि वह इस प्राधिकरण को उस समय प्रस्तुत रिकार्डों का अवलोकन करे जिस समय उसका कंटेनर प्रहस्तन के प्रशुल्को में वृद्धि का प्रस्ताव विचाराधीन हो। बाद में एनएसआईसीटी ने निम्नलिखित स्पष्टीकरण प्रस्तुत किए -

- (i) एनएसआईसीटी ने यह उल्लेख नहीं किया कि उसने 24 सकल संचलन प्रति घंटे की दर पर प्रचालन किया।
- (ii) प्राधिकरण के प्रश्न के जवाब में यह कहा गया था कि उसके द्वारा 'प्राप्त प्रतिघटा औसत संचलन लगभग 24 संचलन है।'।
- (iii) इसका अभिप्राय हमेशा 'निवल' संचलन से रहा है।
- (iv) वास्तव में, उस पत्र में यह बात मान ली गई थी, हालांकि संक्षेप में यह भी कहा गया था कि यह उत्पादकता प्रत्येक जलयान में भिन्न होती है।

10 सीएसएलए ने संयुक्त सुनवाई के बाद पुनः लिखित निवेदन किया। उसमें निम्नलिखित स्पष्टीकरणों/वातों पर जोर दिया गया।

- (i) सीएसएलए उत्पादकता-संबद्ध-कीमत निर्धारण का समर्थन करता है। ये व्यवस्थाएं द्विपक्षीय आधार पर होनी चाहिए। परंतु लाइने निष्पादन की उन्नत दरो के लिए प्रीमियम का भुगतान नहीं करेगी।
- (ii) उन्नत दक्षता का मूल्य केवल कुछ परिस्थितियों में ही होता है। लाइनर जलयानों को निर्धारित समय अनुसूची में नियोजित किया जा रहा है जिनमें पहले प्रस्थान करने से वित्तीय लाभ नहीं होंगे।
- (iii) इस संबंध में प्राधिकरण की भूमिका का बहुत महत्व है और यह कुछ-कुछ उन नियामकों के सदृश होनी चाहिए जो इस समय यूनाइटेड किंगडम में लागू हैं और हाल में निजीकृत उपयोगिता सेवाओं का निरीक्षण किया जाना चाहिए।
- (iv) उत्पादकता-संबद्ध-कीमत निर्धारण के सिद्धांत का प्रयोग ऐसे अन्य पत्तनों में भी किया जाना चाहिए जिनमें आवश्यकता एनएसआईसीटी से भी अधिक है।
- (v) ऐसे उत्पादकता-संबद्ध कीमत - निर्धारण में निवल संचलन के ब्याज सकल संचलनों के सिद्धांत का अनुपालन किया जाना चाहिए।

11. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है :-

- (i) एनएसआईसीटी की दरों के मान में जो उसके प्रचालन के समय अनुमोदित की गई थी, जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच रियायत करार में परिकल्पित न्यूनतम निष्पादन स्तर पर आधारित शर्त के रूप में 20 संचलन प्रतिघंटे का न्यूनतम निष्पादन स्तर निर्धारित किया गया था। हालांकि इसे दरों के मान में शर्त के रूप में शामिल किया गया था। दंड का प्रावधान नहीं किया गया। जिस समय एनएसआईसीटी के कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों के सशोधन के प्रस्ताव पर विचार किया गया उस समय पत्तन प्रयोक्ताओं, मुख्यतः सीएसएलए ने प्रशुल्क में वृद्धि की शर्त के रूप में निष्पादन के उच्चतर स्तर के निर्धारण की मांग की। जवाब में एनएसआईसीटी ने दक्षता-संबद्ध प्रशुल्क के लिए तो सहमति व्यक्त की किंतु उच्चतर उत्पादकता प्राप्त करने के लिए प्रीमियम की मांग की। इस परिप्रेक्ष्य में, प्राधिकरण ने एनएसआईसीटी में भी दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क स्कीम का निर्धारण करने का फैसला किया। अंतिम स्कीम बनाने के लिए अपेक्षित सगत प्रचालन आंकड़ों के अभाव में यह फैसला किया गया कि एनएसआईसीटी द्वारा दी गई उत्पादकता संबंधी सूचना के आधार पर एक अंतरिम स्कीम बनाई जाए और एनएसआईसीटी को सुझाव दिया जाए कि वह अपने प्रयोक्ताओं से परामर्श करके तीन माह के भीतर और अधिक व्यापक स्कीम बनाए।
- (ii) इस प्राधिकरण को अंतरिम स्कीम की कमियों की पूरी जानकारी है। यह ध्यान रहे कि यह स्कीम अंतरिम है क्योंकि इसे व्यापक स्कीम बनाने के लिए इसमें कई सशोधन किए जाने हैं। एनएसआईसीटी को परामर्श दिया गया है कि वह बेहतर और व्यापक स्कीम का सुझाव दे क्योंकि इसके प्रमोटर्स के पास विश्व के कई देशों के पत्तन/टर्मिनल प्रबंध का अनुभव है। एनएसआईसीटी ने अब जो प्रस्ताव प्रस्तुत किया है उसमें अंतरिम स्कीम के कई दोष बताए हैं। एनएसआईसीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित ईएलटी स्कीम को 'प्राधिकरण का प्रस्ताव', 'प्रस्तावित स्कीम', 'प्रस्तावित कट ऑफ दर' आदि नाम से उल्लेख किया है। एनएसआईसीटी को यह समझना चाहिए कि प्राधिकरण द्वारा निर्धारित स्कीम प्रशुल्क आदेश का हिस्सा है और अनुमोदित प्रशुल्क वृद्धि इस शर्त के अधीन है। इस प्राधिकरण ने प्रशुल्कों से संबंधित मामलों में

पत्तन न्यास या पत्तन टर्मिनल प्रचालको के विवागर्थ कोई प्रस्ताव नहीं किया है। इस प्राधिकरण के आदेश महापत्तन न्यासो और टर्मिनल प्रचालको पर तब तक बाध्यकारी रहते हैं जब तक किसी उच्चतर न्यायिक मंच से उन्हें रद्द न कर दिया जाए। यह बात संयुक्त सुनवाई के समय इस प्राधिकरण के अध्यक्ष द्वारा एनएसआईसीटी को स्पष्ट कर दी गई थी।

- (iii) एनएसआईसीटी ने अपने टर्मिनल में ईएलटी स्कीम के निर्धारण को भेदभावपूर्ण बताया है। यह सही है कि कंटेनर टर्मिनल के लिए ईएलटी स्कीम अभी किसी अन्य पत्तन में लागू नहीं की गई है परंतु दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क स्कीम की संकल्पना पहली बार केवल एनएसआईसीटी के लिए ही शुरू नहीं की गई है। एमओपीटी में एक दक्षता-संबद्ध-वर्ध महापत्तनो पर भी ऐसी ही स्कीम लागू करने पर सक्रिय विचार किया जा रहा है।

यह उल्लेखनीय है कि पत्तन क्षेत्र को निजी भागीदारी के लिए केवल अतिरिक्त पत्तन क्षमता के विकास में संसाधन की बाधाओं के कारण ही नहीं खोला गया है बल्कि नवीनतम प्रौद्योगिकी और अंतरराष्ट्रीय पद्धतियों की सहायता से प्रतिस्पर्द्धा और उत्पादकता में सुधार लाने की इच्छा के कारण भी खोला गया है। एनएसआईसीटी अंतरराष्ट्रीय मानकों का कंटेनर टर्मिनल है जब किसी कंटेनर टर्मिनल में दक्षता-संबद्ध-स्कीम लागू की जाती है तो स्पष्ट रूप से उसका उद्देश्य नवीनतम प्रौद्योगिकी और अंतरराष्ट्रीय पद्धतियों वाले टर्मिनल में ही ऐसी स्कीम का परीक्षण किया जाता है। इस स्कीम के एक बार परिशोधित और स्थिरीकृत हो जाने के बाद इस देश में अन्य कंटेनर टर्मिनलों पर भी आवश्यक संशोधनों के साथ लागू करने पर विचार किया जाएगा। इस तथ्यात्मक स्थिति के मद्देनजर एनएसआईसीटी का प्राधिकरण द्वारा उसके साथ भेदभाव करते जाने का आरोप पूरी तरह बेबुनियाद है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण ने एनएसआईसीटी का उदाहरण देते हुए एक और निजी कंटेनर टर्मिनल पीएसएसआईसीएल को भी परामर्श दिया है कि वह अपनी दसों के मान में संशोधन करने का प्रस्ताव अपने टर्मिनल के लिए ईएलटी स्कीम का ध्यान में रखकर तैयार करे।

- (iv) एनएसआईसीटी ने अपने प्रस्ताव में अतिरिक्त ईएलटी स्कीम के अधीन निर्धारित उच्चतम (कट ऑफ) सीमा को बड़े ही हल्के ढंग से मनमानी बताया है। यहाँ तक कि उन्होंने प्राधिकरण से उन परिकलनों और सिद्धांतों को बताने के लिए भी कहा है जिनके आधार पर उच्चतम (कट ऑफ) सीमा निर्धारित करने का फैसला किया गया। ध्यान दिलाए जाने पर उन्होंने इस प्राधिकरण को भेजे गए पत्र में उल्लेख किया है कि प्रतिघटे निरंतर औसत संचलन की प्राप्ति लगभग 24 संचलन है। एनएसआईसीटी ने इस तथ्य को स्वीकार करते हुए इंगित किया है कि उसने 'सकल' 'क्रेन संचलन' नहीं, बल्कि 'निवल' 'क्रेन संचलन' का उल्लेख किया है। बहरहाल इस प्राधिकरण द्वारा ईएलटी स्कीम में निर्धारित उच्चतम (कट ऑफ) सीमा का कुछ आधार है और उसे बिना किसी आधार के मनमर्जी से निर्धारित नहीं किया गया है जैसा कि एनएसआईसीटी ने आरोप लगाया है।

किसी भी उत्पादकता-संबद्ध-स्कीम में विगत में प्राप्त औसत निष्पादन आमतौर पर परवर्ती अवधि के लिए उच्चतम (कट ऑफ) सीमा बनता है। इसी मान्य सिद्धांत को प्राधिकरण ने अपनाया है। यह उल्लेखनीय है कि एनएसआईसीटी ने भी विकल्प-2 के अधीन तात्कालिक प्रस्ताव में विगत में प्राप्त औसत निष्पादन को भावी निष्पादन का निर्धारण करने के लिए बेचमार्क मानने का विकल्प चुना है।

एनएसआईसीटी द्वारा 'निवल' 'क्रेन संचलन' के बारे में दिया गया तर्क जेएनपीटी न पूरी तरह नकार दिया है। जेएनपीटी ने पुष्टि की है कि रिग्रायत करार में किया गया उत्पादकता का

उल्लेख सकल क्रेन संचलनों के संदर्भ में है। कुछ अन्य अंतरराष्ट्रीय कंटेनर टर्मिनल प्रचालकों के साथ हुई हमारी अनौपचारिक चर्चा से स्पष्ट होता है कि कंटेनर टर्मिनल उत्पादकता को हमेशा 'सकल संचलन प्रति घंटा' की दृष्टि से उद्भूत किया गया है, 'निवल संचलन प्रति घंटा' की दृष्टि से नहीं। महत्वपूर्ण बात यह है कि जेएनपीटी के समान सीएसएलए ने भी श्रेणीबद्ध रूप से 'सकल' आंकड़ों का ही समर्थन किया है। चूंकि यह आम परंपरा है और एनएसआईसीटी द्वारा इसके प्रतिकूल कुछ भी न कहे जाने के कारण ही एनएसआईसीटी द्वारा सूचित औसत उत्पादकता आंकड़ों को ही सकल संचलन प्रतिघंटा माना गया था। यदि एनएसआईसीटी आम परंपरा से हटा था तो उसे अपने द्वारा सूचित उत्पादकता की यूनिट का भी स्पष्ट उल्लेख करना था।

- (v) जेएनपीटी ने और इन कार्यवाहियों में भाग लेने वाले सभी पत्तन प्रयोक्ताओं ने सर्वसम्मति से सुझाव दिया कि कंटेनर टर्मिनल उत्पादकता का निर्धारण करने के लिए सकल संचलन प्रतिघंटा का सिद्धांत अपनाया जाए। उत्पादकता का लाभ पहली बार जलयानों को मिलेगा जिनसे देश के व्यापार तक में फायदा होने की अपेक्षा होगी। इस परिप्रेक्ष्य में सकल संचलन प्रतिघंटा उत्पादकता का सही प्रतिबिंब होगा।

तथापि कंटेनर टर्मिनल उत्पादकता का निर्धारण करने के मापदंड के संबंध में प्राधिकरण का दृष्टिकोण बिल्कुल स्पष्ट है। एनएसआईसीटी में कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों के संशोधन के संबंध में पारित हमारे 7 नवंबर 2000 के आदेश में यह पहले ही कहा जा चुका है कि पूर्ण दक्षता स्कीम में जलयान के कुल (टर्न अराउंड) समय को मानदंड के रूप में शामिल किया जाना चाहिए क्योंकि इसमें क्रेनो और अन्य उपस्करों की भी अनुकूलतम तैनाती की आवश्यकता होगी। एनएसआईसीटी का यह तर्क कि जेएनपीटी द्वारा निष्पादित कुछ समुद्री गतिविधियाँ उसके नियंत्रण में नहीं हैं और इसीलिए जलयानों का प्रतीक्षा कुल (टर्न अराउंड) समय को मानदंड के रूप में शामिल किया जाना चाहिए क्योंकि इसमें क्रेनो और अन्य उपस्करों की भी अनुकूलतम तैनाती की आवश्यकता होगी। एनएसआईसीटी का यह तर्क कि जेएनपीटी द्वारा निष्पादित कुछ समुद्री गतिविधियाँ उसके नियंत्रण में नहीं हैं और इसीलिए जलयानों का प्रतीक्षा कुल (टर्न अराउंड) समय पूरी तरह उसके नियंत्रण में नहीं है, विचारणीय है। जलयानों के कुल (टर्न अराउंड) समय का प्रयोग मापदंड के रूप में करने के बारे में दिए गए सुझाव का आशय वास्तव में औसत बर्थ उत्पादकता से है। टर्मिनल प्रचालक द्वारा यदि कभी समुद्री गतिविधियों का निष्पादन नहीं किया जाता है तो जलयान द्वारा टर्मिनल में बिताए गए कुल समय अर्थात् उसके लंगर डालने के समय से लेकर प्रहस्तन प्रचालन पूरा होने तक के समय की गणना करना उचित रहेगा।

- (vi) एनएसआईसीटी ने रॉयल्टी के भुगतान और जेएनपीटी के रियायत करार के अधीन दायित्व के संबंध में कई मुद्दे उठाए हैं। ये ऐसे मुद्दे हैं जिन्हें जेएनपीटी और एनएसआईसीटी के बीच सहमति से और यदि आवश्यक हो तो सरकारी हस्तक्षेप से सुलझाया जाना चाहिए। यदि जेएनपीटी के अपने दायित्वों का निर्वहन करने में असफल रहने से एनएसआईसीटी अपेक्षित उत्पादकता मानदंडों का पालन नहीं कर पाता है तो एनएसआईसीटी को रियायत करार में उपलब्ध उपाय करना चाहिए। प्राधिकरण के लिए इस मामले में हस्तक्षेप करना संभव नहीं है।

एनएसआईसीटी ने प्रचालन के लैशिंग/अनलैशिंग से संबंधित ऐसा मुद्दा उठाया है जिसका विचाराधीन प्रस्ताव से कोई संबंध नहीं है। एनएसआईसीटी के निःशुल्क लैशिंग/अनलैशिंग सेवा प्रदान करने के दावे का इस प्राधिकरण के 7 नवंबर 2000 के आदेश में पूरी तरह निपटारा कर दिया गया है।

इसी प्रकार एनएसआईसीटी का यह विचार कि रियायत करार में उत्पादकता स्थिति उसे दंडित करने के लिए पर्याप्त उपाय है, संभवतः ईएलटी की सकल्पना को गलत समझने के कारण है। जहाँ रियायत करार में किए गए प्रावधान में केवल न्यूनतम अपेक्षा का ही निर्धारण है वहीं ईएलटी स्कीम प्राप्त उत्पादकता स्तरों के सदर्थ में प्रशुल्क पर "प्रीमियम" और "छूट" वाली एक सक्रिय स्कीम होगी। प्राधिकरण एनएसआईसीटी की सुविधा के लिए यह स्पष्ट करना चाहता है कि ईएलटीएस टर्मिनल प्रचालक को दंडित करने के लिए नहीं बल्कि उन्हें उत्पादकता में सुधार लाने हेतु अभिप्रेरित करने के लिए है। इसके अलावा यह एनएसआईसीटी को अपने प्रतिस्पर्द्धियों की तुलना में ऐसी अलाभकारी स्थिति में नहीं रखना चाहते जिसकी एनएसआईसीटी ने आशंका व्यक्त की है। बाजार में आमतौर पर ऐसे सेवा प्रदाता को अधिमान्यता दी जाती है जो उत्पादकता को सुनिश्चित करता है, और यदि उसके सेवा शुल्क को वास्तव में प्राप्त उत्पादकता से जोड़ दिया जाए तो इससे ग्राहक को प्रसन्नता होगी। सीमित प्रतिस्पर्द्धात्मक परिवेश में, ईएलटी स्कीम यदि ग्राहक अधिक द्रुत सेवाएं चाहते हैं तो निस्संदेह अपने प्रतिस्पर्द्धियों से अधिक टर्मिनल उपलब्ध कराएगी।

- (vii) अंतरिम ईएलटी स्कीम के निर्धारण संबंधी आदेश में जैसा कि बताया गया है कि यह व्यापक और अंतिम स्कीम नहीं है। इसके पीछे आशय कार्यवाहियों में तेजी लाना था क्योंकि दृक्ता-संबद्ध-प्रशुल्क स्कीम भारतीय पत्तन क्षेत्र में एक आदर्श विचार है। एनएसआईसीटी ने जैसा कि इंगित किया है कि जहाज़ के आकार, जहाज़ के डिजाइन, कटेनर नौभरण शुल्क, जलयानों का बेड़ा बनाना, मौसम कारक आदि विभिन्न कारकों पर अंतरिम ईएलटी स्कीम में विचार नहीं किया गया है। अंतरिम स्कीम का निर्धारण तीन माह की बहुत ही कम अवधि के लिए किया गया है और यह हमेशा जारी नहीं रह सकती।
- (viii) ध्यान रहे कि इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क केवल महापत्तनों के भीतर कार्यरत निजी टर्मिनल प्रचालकों के मामले में अधिकतम प्रशुल्क है। निजी टर्मिनल प्रचालकों को इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अधिकतम सीमा के भीतर किसी भी दर पर प्रचालन करने की स्वतंत्रता है। निर्धारित अंतरिम ईएलटी स्कीम इस कानूनी स्थिति को कुछ-कुछ बदल देती है। यह प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दर को एनएसआईसीटी के लिए "दर" बना देती है। प्राप्त उत्पादकता के संदर्भ में अधिसूचित प्रशुल्कों में कमी या वृद्धि करने से एनएसआईसीटी के लिए अधिकतम निर्धारित दर से कम किसी भी दर पर बातचीत करने के लिए उपलब्ध लोचनीयता पर प्रभाव पड़ेगा।
- (ix) एनएसआईसीटी द्वारा प्रस्तावित ईएलटी स्कीम के विकल्प-1 को ईएलटी स्कीम बिल्कुल नहीं कहा जा सकता। अधिक से अधिक इसे टर्मिनल और लाइनो के बीच वाणिज्यिक बातचीत को औपचारिक बनाने का प्रयास माना जा सकता है। इस समय लाइनो और एनएसआईसीटी के बीच होने वाली बातचीत को पक्षकार बनने का प्राधिकरण का कोई इरादा भी नहीं है। अतः प्रस्ताव के विकल्प-1 को स्वीकार नहीं किया जा सकता।

प्रस्ताव का विकल्प-2 अत्यधिक जटिल है और इसमें काफी अधिक अंकगणितीय एवं लेखा समायोजन करने होंगे। ईएलटी स्कीम को सरल, स्पष्ट बोधगम्य एवं सरलतापूर्वक क्रियान्वयन के योग्य बनाना होगा। इस परिप्रेक्ष्य में प्रस्तावित स्कीम के विकल्प-2 को अनुमोदित नहीं किया जा सकता। महत्वपूर्ण बात यह है कि सभी पत्तन प्रयोक्ताओं का सुस्पष्ट रूप से यह मानना है कि विकल्प-2 वांछित स्कीम नहीं है। इसके अलावा एनएसआईसीटी ने भी इस स्कीम के क्रियान्वयन के बारे में अपनी शर्तें अभिव्यक्त की हैं। विकल्प - 2 के अधीन प्रस्तावित स्कीम

में कई अस्वीकार्य धारणाएँ एवं मान्यताएँ हैं। चूंकि यह स्कीम अपने आप में अत्यधिक जटिल है और अस्वीकार किए जाने योग्य है अतः प्रस्ताव की इन अलग अलग मदों पर ब्यौरेवार चर्चा नहीं की गई है।

- (x) सीएसएलए ने शिपिंग लाइनो की ओर से सुस्पष्ट रूप से कहा है कि वह 'उत्पादकता आधारित कीमत निर्धारण' का समर्थन करता है परंतु वह स्वीकृत उच्चतम (कट ऑफ) सीमा से अधिक उत्पादकता के स्तर के लिए कोई प्रीमियम नहीं देगा। इस कथन का अर्थ यह है कि वह केवल वास्तविक उत्पादकता के उच्चतम (कट ऑफ) सीमा से कम होने पर प्रशुल्क में छूट चाहता है। यह प्रस्ताव किसी भी प्रकार से स्वीकार्य नहीं है। यदि इसे स्वीकार कर लिया जाता है तो टर्मिनल प्रचालको के लिए उत्पादकता में सुधार करने के लिए कोई अभिप्रेरणा नहीं होगी। उत्पादकता आधारित कीमत निर्धारण में वित्तीय प्रतिबद्धता दोतरफा अर्थात् वास्तविक निष्पादन से जुड़े दंड और पुरस्कार की होनी चाहिए।
- (xi) यहां तक कि पुनरावृत्ति लागत में भी इस बात पर जोर दिया गया है कि सरकार द्वारा यथा अपेक्षित इस प्राधिकरण की कथित नीति प्रचालन दक्षता में सुधार लाने के लिए प्रशुल्क सतुलन का प्रयोग करने की रही है और यह प्राधिकरण दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्को का निर्धारण करके इसे प्राप्त करने का प्रयास करना होगा। इस तथ्य के बावजूद कि एनएसआईसीटी के परिप्रेक्ष्य में यह प्रयास स्वीकृत दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क (ईएलटी) स्कीम के रूप में फलदायक सिद्ध नहीं हुआ है, यह प्राधिकरण कंटेनर टर्मिनलो के लिए ईएलटी स्कीम बनाने का प्रयास करेगा और पत्तन न्यासों/टर्मिनल प्रचालको तथा पत्तन प्रयोक्ताओं से परामर्श करने के बाद, सभी कंटेनर टर्मिनलो में अपनाए जाने हेतु ऐसी एक स्वीकार्य स्कीम निर्धारित की जा सकती है। ऐसी स्कीम बनाने में इस प्राधिकरण की सहायता के लिए शीघ्र ही एक कार्यकारी दल का गठन किया जाएगा। कार्यकारी दल में पत्तनो, निजी टर्मिनलो, लाइनो और इस व्यापार के सदस्य शामिल होंगे।
- (xii) उपर्युक्त स्थिति के प्रकाश में यह एकदम स्पष्ट हो जाता है कि प्राधिकरण द्वारा अपने 7 नवंबर 2000 के आदेश में निर्धारित अंतरिम ईएलटी स्कीम को निरस्त करना आवश्यक है।

12. परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए गए तर्कों तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण एनएसआईसीटी के प्रस्ताव को खारिज करने का निर्णय करता है। निर्धारित अंतरिम दक्षता-संबद्ध-प्रशुल्क (ईएलटी) स्कीम को निरस्त किया जाता है। तदनुसार, एनएसआईसीटी की दशे में मौजूदा सामान्य नोट 10 को हटाया जाता है। परंतु इसका एनएसआईसीटी के जेएनपीटी के साथ हुए रियायत करार से होने वाले राशिदात्मक दायित्वों के निर्वहन पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2001/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

New Delhi, the 10th April, 2001

No. TAMP/130/2000-JNPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal submitted by the Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT) relating to an Efficiency Linked Tariff Scheme (ELTS) at its Terminal, as in the Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No. TAMP/130/2000-JNPT**

Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT)

Applicant

ORDER**(Passed on this 28th day of March 2001)**

This case relates to a proposal submitted by the Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT) relating to an Efficiency Linked Tariff Scheme (ELTS) at its Container Terminal

2.1 A proposal of the NSICT for revision of its container handling charges was considered by this Authority, and, an Order in that case was passed on 7 November 2000. Finding merit in the demand of users for fixing efficiency standards and the arguments of the NSICT for a premium over tariffs for performances achieved above the prescribed efficiency level, it was found appropriate to prescribe an ELTS at the NSICT. Such a prescription, however, could not be made along with the tariff revision, as the relevant operational data to formulate such a scheme were not readily available then. Pending formulation of a comprehensive ELT Scheme, this Authority prescribed 24 moves per hour as the interim cut-off limit based on the sustained average productivity level reported by the NSICT. Accordingly, the total handling charge divided by 24 was decided to be the unit charge and, for every move above and below there was prescribed a premium or rebate respectively with reference to the unit charge.

2.2 Since the prescription made was an interim measure, the NSICT was advised to formulate an ELT Scheme within 3 months, in consultation with its users, providing for rewards for achieving container handling rates higher than the cut off limit and penalties for performance below the cut off limit.

2.3 In this backdrop, the NSICT has now submitted a proposal for an ELT Scheme.

3.1 The NSICT has argued that the interim ELTS is inequitable or impractical. Some of the reasons cited by it are as follows:

- (i) The TAMP Order has not provided any reason for using a cut off rate of 24 moves per hour, and thus the proposed imposition of this rate seems arbitrary. 24 moves per hour may have been considered, as this was the average net crane moves per hour that was achieved by the NSICT over the last year of operations. The average rate achieved was 24 net moves per hour. The TAMP proposal is to use this rate as a gross rate per hour.
- (ii) A yearly average rate achieved cannot be used as a cut off rate that must be achieved on each ship. This ignores the different types of ships and situations that have worked together in achieving the average.
- (iii) The NSICT operates as a Licensee terminal in Jawaharlal Nehru Port, where it is direct competition with the landlord container terminal, JNPT. The JNPT does not have any ELT Scheme in operation, and, for that matter, neither does Mumbai Port nor any of the container terminals anywhere in India. Singling out NSICT for application of an ELT scheme is discriminating against the terminal. If an ELT scheme is introduced at NSICT, it must be simultaneously introduced at all other container terminals in India.
- (iv) The proposed ELT Scheme does not factor in the age of equipment used in the terminal. As equipment gets older, efficiencies will drop in spite of the most aggressive maintenance schemes.

- (v) The terms of the tender inviting private participation at the JNPT required the NSICT to maintain an average of 20 moves per hour determined over a twelve month period. The proposed cut off rate of 24 moves per hour is an upward revision of this most fundamental tender term.
- (vi) The proposed ELT scheme may have the following inadequacies
 - (a) The ELT Scheme does not measure the average productivity achieved and, thus, is greatly skewed by isolated factors such as size/type of ship cargo stowage, bunching, late runners, etc. which are not within the NSICT's control.
 - (b) The proposed ELT Scheme uses a very high cut off rate which seems to have been arrived at arbitrarily.
 - (c) The proposed ELT Scheme inadvertently encourages less advanced and less productive ships to call at the NSICT, as they will naturally be eligible for a rebate in tariff.
 - (d) The proposed ELT Scheme will force the NSICT to discriminate against less efficient ships which is against the "common user universal access" philosophy that is enshrined in the Concession Agreement.
 - (e) There is no concomitant guarantee on the efficiency of services that the NSICT receives from the J N Port. These services are essential for NSICT to deliver productivity norms being discussed.
 - (f) The term "Productivity" itself is a matter of serious debate and needs to be clearly defined before establishing the norms to avoid misinterpretation.
 - (g) Productivity has already been resolved by the Concession Agreement and, there is a penalty for non-performance. The NSICT must not be required to pay for non-performance twice.

3.2 The NSICT has proposed two alternate models of ELTS. It has also clarified that its proposals are without prejudice to its stand on this issue, and the proposals have been made since the TAMP has "asked" the NSICT to propose an efficient ELTS.

3.3 The proposals under Option 1 of the ELT Scheme are as follows:

- (i) TAMP will ensure that the NSICT and the shipping lines or vessel have between themselves an agreement or understanding in which (i) the NSICT undertakes to provide certain levels of productivity, and (ii) there is a premium for exceeding this productivity and a penalty for non-achievement.
 - (ii) Once such an understanding is reached, the tariff increase can be implemented without any productivity reference.
- In the case of long term agreement, the TAMP can advise both parties to have an understanding on productivity acceptable to them. In short-term agreement the TAMP can prescribe a form that is filled in and signed by both parties before the vessel uses the terminal.
- (iii) This option is practicable and ensures that all the disadvantages of the present system are removed. This will provide different bench marks for different Customer's priority.
 - (iv) This scheme is simple to operate and administer. On the part of TAMP, all that is required is to ensure that such agreements are in place. There need not be any calculation or assessment of the ELT scheme in itself. On the part of the Customer

and NSICT, the system will be easy to implement in terms of accounting/management systems, as there will not be a variable rate for each vessel as most such systems take into account a longer time horizon

- (v) This option is not universal. The scheme for one Customer will be different from that of another. This, however, is not a disadvantage, as it will allow some flexibility in the scheme depending on the Customer's requirements. Most importantly it will be a system that both participants accept.

3.4.1 The proposals under Option 2 of the ELT Scheme are as follows

- (i) This scheme is much more complicated that will require substantial monitoring and, perhaps, some refinement. It gives no benefits over Option 1.
- (ii) A benchmark is established with which all productivity is then indexed. This may be called as the Productivity for the Next period (PNP).
- (iii) This PNP is adjusted for previously achieved productivity levels. This will allow for automatic adjustments of equipment age, changes in trade, type of vessels, etc. The productivity benchmark is an active benchmark and varies with changing vessels, trade etc.
- (iv) If actual productivity over the tariff period exceeds or is lower than the PNP, a premium or rebate is added to the next calculated tariff increase/decrease. The advantages are as follows:
 - (a) As the productivity is averaged over a period, imperfections due to vessel type, cargo/trade type, factors outside the operator's control, etc., are leveled out.
 - (b) The premium or rebate is not paid directly to the vessel or line but is effected in the next period's tariff. This has the effect of rewarding or punishing the service provider as well as providing a benefit to the Customer. At the same time it does not allow misuse of the ELT scheme to advantage such as calling inefficient ships at the terminal.
- (v)
 - (a) Base Productivity (BP) is the minimum productivity that the terminal and its equipment are designed for. In the NSICT's case this is the minimum productivity as required by the Concession Agreement. Thus Base Productivity at the NSICT is a Net Crane Rate (NCR) of 20 moves.
 - (b) PLP is the benchmark productivity that was set to be achieved in the immediately previous tariff period.
 - (c) PCY is the actual NCR achieved for all vessels calling at the container terminal from 1st January to 31 December in any particular year.
 - (d) PNP is the benchmark productivity that must be achieved in the next tariff period. It is calculated by adding or subtracting 50% of the difference between the PLP and the PCY to the BP.

$$PNP = BP + [0.5(PCY - PLP)]$$

- (vi) Financial Tariff (FT) is the tariff calculated by the TAMP after reviewing comprehensive information submitted by the terminal operator. This financial tariff is tariff that is calculated purely in accordance with financial parameters set by the TAMP from time to time. Productivity factors are not taken into account in arriving at Financial Tariff.

- (vii). Once Financial tariff is calculated, it will be enhanced or reduced by a Productivity Adjustment (PA). This adjusted tariff will then be the TAMP approved Tariff (TT) for the next tariff period.

The PA is calculated as follows:

$$TT_{Yx} = FT_{Yx} + \left[(PCY - PLP)x \frac{TT_{Y(x-1)}}{PLP} \right]$$

3.4.2. The NSICT has also stated that the Option 2 will work with the following exclusions:

- (i). If both the Terminal Operator and the Customer agreed, certain vessel call or a certain period of the vessel call are not counted for the ELTS. When a vessel wants to wait for late runners, if agreed by both parties, that time will not count towards the ELTS.
- (ii). The tariff must include a cut off time. However, it is purely within the Terminal Operator's right to decide whether he will accept containers with the letter referred above, or not. Such a cut off time is essential to ensure that the Terminal Operator's productivity is not compromised by practices of the Customers themselves.
- (iii). TAMP shall allow rebates in royalty paid by the Terminal Operator if any of the back up infrastructure provided by the landlord facility is not in accordance with the representations made in the Concession Agreement. If these facilities are themselves deficient it is very difficult for the Terminal Operator to provide the same, promised levels of productivity. The TAMP must intervene in issues related to the Landlord honouring the Concession Agreement clauses and also providing the licensee with services for the royalty being paid.

4.1. When the proposal for revision of the NSICT container handling charges was taken up in a joint hearing in June 2000, the CSLA, which forcefully pleaded for linking tariffs with terminal's productivity, agreed to submit a note elaborating performance criteria for a container terminal of internal standard. The CSLA, however, did not submit such note, despite reminders, before the proposal was decided by this Authority in November 2000. Subsequently, it has forwarded a note containing the following suggestions.

- (i). Gross Berth Productivity shall include the total productivity achieved on a container berth from ship arrival to ship departure. This is dependent upon vessel size and the following standards are to be met

<u>Vessel LOA</u>	<u>Moves Per Hour</u>
270 m	100 plus
220 – 270m	75 -100
150 – 220m	50 – 75

- (ii). The minimum crane productivity shall be 20 moves per hour but 25 per hour should be achievable and should be aimed for.
- (iii). The maximum time allowed for a terminal to handle a vehicle (Truck turnaround), from vehicle arrival to vehicle departure, shall be 30 minutes.
- (iv). A terminal must commence despatch of imports to ICDs/CFS/railheads within 6 hours of receipt of instructions from Lines and complete this within 24 hrs. from receipt of instructions.
Terminals must be able to accept and load export containers up to 8 hrs. from receipt of instructions.
- (v). Terminal must have the ability to communicate with Lines/Agents etc. by EDI, using internationally accepted communication standards. They must provide themselves

and not through other service providers operating with them, all terminal services and be responsible for them, i.e. a single window service

4.2 A copy of the CSLA letter was sent to the NSICT for its comments. No reply has, however, been received in this regard.

5 The CSLA vide its letter dated 2 January 2001 has changed its earlier suggestions. The following points have been made by the CSLA:

- (i) It may not be appropriate to try and set standards to apply to the industry as a whole.
- (ii) Performance criteria must be set by user or by group of users where vessel operators have chosen to work together in a consortium or slot sharing agreement.
- (iii) Performance is affected by a multiplicity of factors, which vary widely by user. Larger and more modern vessel with large discharge and/or load volumes can achieve higher exchange rates, whereas smaller or older vessels may only be able to achieve lower exchange rates.
- (iv) To set one standard to apply to all users and all vessels will almost certainly mean a standard which is the lowest common denominator. This will clearly not encourage the use of more modern tonnage and can place undue pressure upon terminals to slow down more efficient vessel and set standards that are inappropriate for less efficient vessels.
- (v) Standards of productivity can be better set by user or users group. This will produce standards, which will more accurately reflect vessel and terminal capabilities and will actually apply more focused pressure upon terminals to perform.
- (vi) In certain circumstances, the Lines may wish to set upper as well as lower productivity standards. For example, a user may not wish to find himself paying for a very high performance if the vessel can not then sail for other reasons.
- (vii) Productivity linked pricing is essential but the criteria for such arrangements will have to be subjected to bilateral discussions between users or group of users and terminals.

6 The proposal of the NSICT was circulated to various users and representative bodies of users. Comments received from them are summarised below:

Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)

- (i) The NSICT while submitting their proposal for increase in the tariff have indicated that they have achieved a sustained average level of performance of approximately 24 moves/hour. This covers bigger and smaller parcel size vessels and all type of feeder vessels. Basing on the submission made by the NSICT, the TAMP prescribed 24 moves per hour as the cut off point.
- (ii) The Concession Agreement between the JNPT & NSICT envisages the minimum performance level of 20 moves / hour. This crane productivity calculation is similar to that of the JNPT calculations. It is understood that the NSICT inflating the berth productivity & crane productivity by multiplying the hatch cover movements varying from 2 to 6 as against 2 (1 lift off and 1 lift on) at the JNPT. This gives a distorted or inflated figure of crane productivity at the NSICT.
- (iii) According to the Concession Agreement, the licensee shall manage and operate the container terminal on a common user basis. Under clause 6.1.7 of the Agreement, the NSICT is supposed to reserve 33% of berth days for common user facilities and berths must be made available on "First Come First-Served Basis". The NSICT is neither following servicing the vessels on 'First Come First Served Basis' nor made available 1/3 berth days in a month for non window vessels. It is obvious that the

NSICT is giving preference only to bigger parcel size vessels preferring certain shipping lines, to get better productivity and the small vessels though they come earlier than the bigger size vessels are kept waiting which is a gross violation of Concession Agreement

- (iv). In the Agreement no time frame has been mentioned for handling vessel drawing laden draught up to 12.5 mt. depth. The channel had already been widened to 350 mt. from the first day of the first year of the NSICT operations and has since been widened to 400 mt. Now the NSICT is coming with various points for justifying lesser productivity for lesser parcel size vessels, geared vessels etc., which appear to be not reasonable. The JNPT has fulfilled all its obligations as agreed in the Agreement, which benefit the NSICT in berthing of bigger LOA vessel and 3rd and 4th generation vessels on regular basis. Night navigation is also carried out depending upon tidal condition. However, Port has also plans to go for deepening of approach channel for accepting larger vessels with higher draft in near future. TAMP may define 3rd, 4th & 5th generation vessels with its characteristics like LOA, draught, beam and capacity in view of the changed scenario.
- (v). The royalty payment agreed in the Concession Agreement between the JNPT and the NSICT is based on certain agreed terms and conditions. As such, the question of approaching the TAMP for rebate in royalty payable to the JNPT cannot arise and cannot be linked up with the proposal of ELTS. As has been stated earlier, the NSICT is already reaping high profits because of advance actions by the JNPT. Since NSICT is the only beneficiary at present, there is a strong case for increasing the paltry royalty amount manifold.
- (vi). Some important points which directly affect the productivity which need to be taken into consideration while formulating ELTS are as follows:
- (a) Ship size, type of ships and the design of ships play an important role in the productivity of container handling. Smaller vessels normally cause stability problem also in addition to the other points raised
 - (b). Container mix, and On Deck/Under Deck stowage are also factors that may influence the productivity. However, the percentage of over dimension containers are normally very small. On Deck/Under Deck stowage is a standard practice of container stowage irrespective of the vessel type and size. Hence, the average productivity norms in terms of moves per hour/crane will not be adversely affected because of the above two factors
 - (c). Well stowage can affect the productivity and terminal operator doesn't have any control on it. In case of well stowage whether some penalizing factor on the shipping lines can be incorporated so that port alone doesn't suffer for lower productivity, needs to be examined.
 - (d). Measuring the productivity in terms of gross moves needs to be defined and clarified again. According to the agreement, the NSICT has to follow the definition of gross crane moves as is done at the JNPT, which is total number of, moves i.e. import, export & hatch cover movements.
 - (e) Equipment age must be taken into consideration while fixing up the cut-off rate in terms of gross moves per hour. It is suggested that the total economic life of 17 years may be divided into four blocks each of 5 years and cut off rate may be fixed as indicated below

0 - 5 years	-	24 moves
6 - 10 years	-	22 moves
11 - 15 years	-	20 moves
16 - 20 years and onwards	-	18 moves

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

(i). The efficiency linked pricing must become the norm in all Indian Ports if they are to achieve the levels of productivity that are generally accepted internationally. While the Lines welcome this at the NSICT, the need is much greater elsewhere

(ii). One standard cannot apply across the industry. Efficiency linked pricing arrangements must be bilateral between ports and individual users (or group of users in a consortium) and the outcome of individual commercial negotiation between the parties.

While it is acknowledged that the principle of individual commercial arrangements between users and ports may present legislative issue, these issues will have to be addressed, if a fundamental shift in productivity levels is to be achieved.

(iii). Notwithstanding the principle that standards of performance be set after bilateral negotiations, the TAMP must also prescribe minimum performance levels. This shall be subject to local conditions such as officially declared weather working days.

(iv). Both of the options proposed by the NSICT have merit. Option 2 is very complex. In many cases high productivity will result in the Lines paying very high premium without deriving any or very little financial benefit i.e., vessels may not be able to sail due to restrictions imposed by the JNPT and savings in berth hire, if any, will be relatively meager compared to the efficiency premiums paid to NSICT.

(v). While gross moves may ultimately be a matter for bilateral discussion, the Lines believe that gross productivity is the best yardstick. Terminals have to take responsibility for their own commercial ventures and cannot arbitrarily exclude factors.

(vi). The counting of moves within an overall gross figure will need debate as the inclusion of hatch covers with a weighting of 5 moves seems inappropriate.

(vii). The Interim ELTS ordered by the TAMP cannot be termed as arbitrary. The cut off rate was in fact what the NSICT had achieved.

(viii). The TAMP's Order (on Interim ELTS) may be somewhat simplistic. This may be because the CSLA's original proposal did not provide sufficient explanation of factors that need to be taken into account in determining productivity.

(ix). Option 2 has the right objectives but its complexity is too great for practical application. Option 1 is, however, fundamentally correct. Consideration has also to be given to other constraints such as tides, which may nullify the perceived benefit of higher productivity. Furthermore, account must be taken of the values of increased productivity to the terminal which will benefit through better utilisation of the berth. Option 1 if selected, must be operated within the regulatory framework of TAMP

(x). Whatever option approved, it must be easy to implement and must incorporate an agreement upon the yardsticks to be used, in particular the definition of gross moves.

(xi). A bilateral ELTS along the lines suggested by the NSICT under Option 1, and subject to the consideration set out above, is the correct way forward.

7.1. On the basis of a preliminary internal scrutiny of the proposal, further clarification/comments/information were called for from the NSICT. In reply, the NSICT has furnished detailed clarifications, which are summarised below:

(i) Option 1:

(a) *Transparency*. Option 1 is operational between the Customer and the Service Provider and will be transparent to TAMP

- (b). *Universal Applicability* : Universal applicability of an ELTS is not possible because of the great variation in terms of types of ships, types of containers, types of weather, types of stowage, etc. Universal applicability of a single ELTS across all container handling operations is not possible.
- (c). *Similar Treatment to similar users* : None of the NSICT Customers is similar in the sense that equipment, everything else being considered equal, cannot deliver exactly the same productivity on their ships. In fact, the NSICT can not be able to deliver the same productivity on the same ship on different calls, nor will any terminal in the world.
- (d). *Determination of premium / rebate by the TAMP* : The NSICT is not aware of any statutory provision that requires premium or rebates to be paid. The ELTS as suggested (by the TAMP) will mean that a Terminal Operator can be penalised thrice for the same default. He is penalised once by the provision in the Concession Agreement whereby a productivity of less than 20 moves makes him liable for termination. The second penalty is through the Service Agreement that the Operator has with his various Customers. The productivity threshold in these agreements is usually above that suggested by the Concession Agreement. The TAMP's ELTS is the third penalty
- (e). *Concession Agreement* . The tariff set by TAMP for a private terminal such as NSICT is a ceiling only
- (f) The rebate and premium will be determined by the Service Provider and the Customers after commercial negotiation. This rebate / premium will be enshrined in an Agreement and a confirmation to that effect will be lodged with TAMP if required
- (ii) Option 2:
- (a) It will be unfair to measure productivity and implement the ELTS on a per vessel basis. The very definition of productivity, even in the Concession Agreement, is that it is an annual average. On a per call basis (even if the same ship is used), this average is meaningless. Thus Option 2 endeavours to use an average measure to measure and implement an ELTS.
- (b) The intention of Option 2 is that the Terminal Operator is rewarded in year 2 if he betters his productivity requirement in year 1. Similarly, the trade in general is given a rebate in year 2 if the Terminal Operator cannot meet productivity requirements in year 1
- (iii) The use of Gross Moves per hour in the CA was a commercially negotiated issue. Gross crane rates include factors completely beyond the service provider's control (The NSICT has illustrated the matter with an example where stoppage due to power failure and custom delays were not included in the net time). Net crane rate is fair and appropriate measure to reward or punish operators for efficiency or inefficiencies within their control. The NSICT's reference of '24 moves per hour' is with reference to an annual average and net crane moves
- (iv) The TAMP's intention seems to be to link tariff with productivity achieved on each ship. Productivity by definition is an annual average. Nowhere in the world is productivity stated as per ship's measure. It is not humanly possible to achieve similar productivity on a per-ship basis
- As the punishment for non-achievement of productivity under the Concession Agreement is so stringent, there does not need to be any rebate provision
- (v) It is not fair for the Terminal Operator to be shackled with an ELTS while the Port, who is also providing a service which is being paid for in a Major Port (and thus under the purview of the TAMP), does not have the same compulsions of productivity. The efficiency of NSICT is directly linked to the services it is getting from the Port. There

must be a level playing field. If the NSICT is to deliver an ELTS, then all Major Ports should also have an ELTS.

- (vi) (a) If the entire Port were run by one entity there may have been some merit in using turn around time as a measure of productivity. Berthing / unberthing services, pilots, tugs, mooring gangs, rail services, in / out access roads, electricity, water, communications, etc., are provided by the Port management (JNPT).
- (b) Customs may delay clearance to vessels for various reasons – insufficient information supplied by Shipping Lines, stowaways, and other exigencies, which are all beyond the control of NSICT. Customs clearance is the Lines responsibility and thus vessel turn around cannot be used as a measure of NSICT's productivity.
- (c) There are many occasions when containers are fed from the JNPT to a ship that is alongside at the NSICT or vice versa. Transshipment is an operation where both the NSICT and the JNPT are working the same vessel together. Both NSICT and JNPT directly contribute to the productivity of any transshipment operation, while the TAMP is proposing that only NSICT bears the consequences of any impact of the efficiencies achieved. This example highlights the NSICT view that productivity at a terminal is a team effort, where many agencies contribute to achieve the final result. It is best to allow the Terminal Operator and the customers to decide what levels of productivity will suit them. Setting an arbitrary level that will apply to all Customers in all types of operations in all seasons is not a workable solution.

7.2 With reference to our request to send information about the performance of the vessels since its commencements of operation, the NSICT has stated that it does not collect the information relating to GRT of vessel, mainline feeder line, gearless cellular container etc. type of twist locks, date and time of entry, pre-berthing detention, date and time of berthing, departure etc. as these are marine activities and charges are being collected by the JNPT.

7.3 The NSICT has requested us to provide with the calculations and principles by which the TAMP had decided to implement a productivity of 24 gross moves per hour.

7.4 The NSICT has also stated that the TAMP has included cost of planning and cost of lashing / unlashings as part of the stevedoring tariff. It has added that they are separate cost items and are presently not included as a part of tariff, or claimed for in its tariff application and these costs are presently borne by them. The NSICT has maintained that this issue has not been discussed in the TAMP forum.

8.1 A joint hearing in this case was held on 30 January 2001 at the NSICT Terminal in Navi Mumbai. At the joint hearing the following submission were made:

The Nhava Sheva International Container Terminal Limited (NSICT)

The NSICT made a presentation of its proposal in detail. In addition, it made the following submissions:

- (i) The Concession Agreement (CA) and its parameters are for a different purpose. The ELTS is a different context. The conditions of the CA need not restrict the discussion here. The two calculations can be separately applied for different purposes.
- (ii) The MOPT cannot be compared. In MOPT the port and the operator are the same. They are fully in control. The NSICT is not in control of all the services.
- (iii) When we gave the figure of 24 moves per hour to the TAMP, we gave the 'net' figure. We never cited that as a 'gross' figure.
- (iv) Even if the time spent by vessels at berth – from start of operations to end of operation – is reckoned with for ELTS as cut off, it does not account for late runners. We are forced to accept late cargo.
- (v) Terminal operator shall be held responsible only for factors within his control.

- (vi) In Option-I only bilateral agreements are to be finalised. No alteration tariffs is required, only operational issues are settled on commercial considerations through bilateral agreements.

The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)

- (i) Concession Agreement talks about gross crane productivity. There can be no change.
- (ii) NSICT has come up with a good proposal.
- (iii) Vessel specific cargo mix and stowage planning are all relevant.
- (iv) Productivity with gross moves will need to be defined.
- (v) Option-I in the proposal of the NSICT lacks transparency.
- (vi) Hatch cover movement are also accounted by the NSICT for calculating productivity. There is, therefore, inflation of figures.
- (vii) What are the parameters to be considered to determine container terminal's productivity is not transparent anywhere.
- (viii) Age of equipment is a relevant factor to be reckoned with.
- (ix) 24 moves per hour was a 'sustained average' figure given by the NSICT. There is no arbitrariness. The NSICT may claim it is net moves. Gross crane productivity is in no way dependent to sailing of vessels.
- (x) Common user facility in NSICT is discriminating against smaller vessels.
- (xi) We support continuing with the present order.
- (xii) 'Net' moves per hour will be a retrograde step. Only gross figures are more reliable always. No Terminals adopt 'net move' figure.

The Bombay Chamber of Commerce and Industry (BCCI)

- (i) If difficulties are being cited, why not also take note of over-deck moves and bottom of deck moves?
- (ii) We must look at gross moves, 24 gross moves are easily possible. There is however a problem for crane to move in the case of geared vessels. This must be recognised.
- (iii) We are totally for ELTS. Option-I is preferable and in this case each Agreement must be ratified by the TAMP.

The Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i) NSICT Option-I is preferable.
- (ii) ELTS is necessary. The TAMP initiative is welcome. However, there cannot be one common norm for the whole industry. The TAMP must prescribe minimum performance levels keeping in mind local features and peculiarities.
- (iii) The TAMP model is simplistic. The CSLA may have contributed it by making simplistic recommendations. We regret it and wish to correct.
- (iv) In Option-I there is no role for the TAMP. In our view all of this must be TAMP's jurisdiction.

- (v) Productivity gains may or may not be reliable in the short run. But, in the long run it does make for sustained development
- (vi) 'Gross moves per hour' is a better norm than 'net moves per hour'

Maersk India Limited

- (i). We have a rigid schedule. There will be no benefit for us to speed up if the schedule provides for a longer stay
- (ii). We have quite often to wait for favourable tide. In that case, we have to pay just for nothing. Lines that have to wait do not in any way benefit the terminal benefits (MANSA opined that if they left earlier, they could sail at a better and optimum speed and save on fuel)

Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Intermodal Agents Association (MANSA)

- (i). Option-I of the NSICT and the model of the TAMP can be merged and an acceptable alternative model can be developed.
- (ii). 24 moves per hour is an average of performance on all types of vessels. Such an average cannot become a benchmark
- (iii). Categorise vessels into three types with reference to number of containers. There can be a different norm for less than 1500 TEU. Categorisation of vessels with reference to gear is not relevant as modern cranes have a very high boom. Operating weather condition may also be factored in
- (iv). 24 moves average prescribed would have taken into account the cargo mix, etc. No need to go into it in detail
- (v). Size of vessels is important. It also has implication for night navigation.
- (vi). Other ports must also have ELTS
- (vii). Some common definition of productivity for hatch cover movement is required

The Shipping Corporation of India (SCI) and Indian National Shipowners' Association (INSA)

- (i). We appreciate the TAMP's efforts for increasing productivity / efficiency.
- (ii). There are limits for a ship speed. We cannot increase or decrease at will
- (iii). Option-I is preferable. TAMP approval is, however, not required
- (iv). Option-I is only about productivity. There is no question of premium or rebate over the notified tariffs. Therefore, TAMP does not come into the picture.
- (v). Uniform parameter for calculation of productivity is required. All container terminals must have a common parameter from first loading to last loading
- (vi). To organise and operate a categorisation scheme is a Herculean task
- (vii). For calculating crane productivity let the relevant time be from 'start of operations' to 'end of operations'

APL (India) Limited

- (i). We have the same problem, as does Maersk.
- (ii). We endorse Maersk's observation.

- (iii) Crane productivity is misleading If I need two cranes, and the port gives only one I will pay premium to the one crane, and, penalty for overall slow operation
- (iv) We endorse Option-I

The Bombay Custom House Agents' Association (BCHAA)

- (i) There are too many diverse, complex factors to reckon with Option-I is, therefore preferable
 - (ii) The intention behind the TAMP order is good But, in practice, it may not operate that way There will be unintended aberrations
 - (iii) The basic principle is that if one gets a better service, he has to pay for it
 - (iv) All Port / Terminals must have ELTS
 - (v) The confusion between 'gross' and 'net' must be clearly resolved TAMP must issue guidelines
 - (vi) Let there be bilateral agreements Let TAMP be notified of them all TAMP can intervene where necessary
- CSLA, SCI and NSICT agreed to this proposition
- (vii) There is no need for the categorisation proposed by the MANSA The bilateral agreements will take care of that
 - (viii) Since the NSICT is governed by JNPT services, the relevant time must count from offloading of the first container to the offloading of the last container is to be taken as 'gross moves

Indian Merchant Chamber (Mumbai)

- (i) We endorse the views expressed by the MANSA and BCHAA
- (ii) If there can be a convenient system of categorisation it will be useful

Indian Merchant Chamber (New Mumbai)

- (i) Productivity is good for all How can it harm anyone?
- (ii) Option 1 is acceptable In this case however the TAMP must be notified about the bilateral arrangement

8.2 All the users who participated in the joint hearing unanimously opined that berth productivity as a bench mark for productivity might be considered in the second stage but first the issues relating to crane productivity must be sorted out and it must be taken as the bench mark

9 Since the NSICT had alleged that the cut off limit prescribed in the interim ELTS was arbitrary, it was advised to refer to its records submitted to this Authority at the time when its proposal for increase of tariffs of container handling was under consideration The NSICT has subsequently furnished the following clarifications

- (i) The NSICT had not specified that it operated at 24 gross moves per hour
- (ii) In a letter to the TAMP query it had been said that average moves per hour achieved is approximately 24 moves"
- (iii) This has always been meant to mean Net moves

- (iv) In fact, in that letter this statement has been qualified, albeit briefly, saying that this productivity, differs from vessel to vessel

10 The CSLA has submitted a further written submission after the joint hearing The following clarifications / points have been stressed

- (i) The CSLA supports productivity linked pricing Such arrangements must be made bilaterally The Lines will not, however, pay a premium for improved rates of performance
- (ii) Improved efficiency only has a value under certain circumstances Liner vessels being employed in fixed schedules wherein early departure may not bring about financial benefits
- (iii) The role of TAMP in this regard is of great importance and must be something akin to the Regulators that now exist in the United Kingdom and oversee the recently privatised utilities
- (iv) The principle of productivity related pricing must be used in other ports where the need is even greater than in NSICT
- (v) The principle of gross moves rather than net moves must be followed in such productivity linked pricing

11 With reference to the totality of information collected during the processing of this case and based on the collective application of mind the following position emerges

- (i) In the Scale of Rates of NSICT which was approved, when it commenced its operations, a minimum performance level of 20 moves per hour was prescribed as a conditionality based on the minimum performance level envisaged in the Concession Agreement between the JNPT and the NSICT Even though this had been incorporated as a conditionality in the Scale of Rates, no penal provision for not satisfying this condition was prescribed When the proposal for revision of the NSICT container handling charges was considered, the port users, mainly the CSLA, demanded prescription of a higher level of performance as a condition for increase in the tariff In response, the NSICT agreed for an efficiency linked tariff but demanded premium for achieving a higher productivity In this backdrop, Authority decided to prescribe an efficiency linked tariff scheme at the NSICT also In the absence of relevant operational data required to formulate a final scheme, it was decided to prescribe an interim scheme based on the productivity information given by the NSICT and to advise the NSICT to formulate a more comprehensive scheme within three months in consultation with its users
- (ii) This Authority is well aware of the drawbacks in the interim scheme It is to be recognised that this scheme has been prescribed as an interim one because it requires a lot of refinement to make it a comprehensive scheme The NSICT has been advised to suggest a better and comprehensive scheme, since its promoters have experience in port / terminal management in many countries in the world The proposal now submitted by the NSICT is more of finding fault with the interim scheme The NSICT has chosen to refer to the interim ELT Scheme prescribed by this Authority as 'TAMP's proposal', 'proposed scheme', 'proposed cut off rate', etc The NSICT must realise that what has been prescribed by this Authority is a part of the tariff order; and, the tariff increase approved is subject to this condition This Authority does not make any proposal for consideration of the Port Trust or Port Terminal Operators in the matters relating to tariffs The Orders of this Authority are binding on the Major Port Trusts and Terminal Operators unless set aside by a higher judicial forum This point was made clear to the NSICT by the Chairman of this Authority at the time of the joint hearing

- (iii). The NSICT has termed the prescription of ELT Scheme in its terminal as discriminatory. It is true that an ELT Scheme for a container terminal has not been introduced in any other major ports. But, introduction of the concept of efficiency linked tariff scheme has not been done for the first time only at the NSICT. An efficiency linked berth hire scheme is in operation at the MOPT and extension of a similar scheme to the other major ports is under active consideration. It is noteworthy that the Port Sector has been opened up for private participation not merely because of resource constraints for development of additional port capacity but equally because of a desire to bring in competition and productivity improvements with the help of latest technology and international practices. The NSICT is a container terminal of international standards. When an efficiency linked scheme is to be introduced for a container terminal, obviously the choice will be to try such scheme in a terminal equipped with the latest technology and international practices. This scheme, once refined and stabilized, will be considered for extension to other container terminals in the country with modifications warranted. This being the factual position, the allegation of the NSICT about the discriminatory treatment meted out to it by this Authority is totally baseless. It is relevant here to mention that this Authority has already advised the PSA SICAL, another Private Container Terminal, to formulate its proposals for revision of its Scale of Rates taking into consideration the introduction of an ELT Scheme for its Terminal, citing the NSICT example.
- (iv). In its proposal, the NSICT has very lightly chosen to call the cut off limit prescribed under the interim ELT Scheme as arbitrary. It has even gone to the extent of asking this Authority to provide the calculations and principles by which it has decided to prescribe that cut off limit. On being pointed out, it has traced its letter sent to this Authority wherein it had itself mentioned that the sustained average moves per hour achieved was approximately 24. While accepting this fact, the NSICT has pointed that it referred to 'net' and not 'gross' crane moves. Be that as it may, the cut off limit prescribed by this Authority in the interim ELT Scheme has some basis and not fixed arbitrarily as alleged by the NSICT.

In any productivity-linked scheme, the average performance achieved in the past will, in the normal course, form a cut off limit for the succeeding period. This accepted principle has been followed by this Authority. It is noteworthy that even the NSICT in the instant proposal, under Option 2, has chosen to take the average performance in the past as a benchmark for determining the future performance.

The NSICT argument about 'net' crane moves has been adequately dispelled by the JNPT. The JNPT has confirmed that the reference to productivity made in the Concession Agreement is in the context of gross crane moves. Our informal discussions with some other international container terminal operators reveal that container terminal productivity is always quoted in terms of 'gross moves per hour' and not 'net moves per hour'. Significantly, the CSLA has also categorically favoured the 'gross' figure as has the JNPT. This being the general practice, and in the absence of anything else to the contrary indicated by the NSICT, the average productivity figure reported by the NSICT was taken to be gross moves per hour. If the NSICT had deviated from the general practice, it must have explicitly mentioned the unit of productivity it was reporting.

- (v). The JNPT and all the port users who participated in these proceedings have unanimously suggested adoption of gross moves per hour to determine container terminal productivity. The benefit of productivity is to be reaped by the vessels at the first instance, which will then be expected to percolate down to the country's trade. Viewed from this perspective, gross moves per hour will be the true reflector of the productivity.

Nevertheless, this Authority's stand is very clear with respect to the yardstick of determining container terminal productivity. In our Order dated 7 Nov. 2000 relating to revision of container handling charges at the NSICT, it has already been indicated

that a complete efficiency scheme, should encompass vessel's turn around time as the yardstick since it will call for optimum deployment of cranes and other equipment also. The NSICT's argument about certain marine activities carried out by the JNPT being beyond its control and hence vessels turn around time not being completely within its control deserves consideration. What is intended by the advice about using the vessels turn around time as a yardstick is in fact the average berth productivity. Wherever the marine activities are not carried out by the terminal operator, it will be reasonable to reckon with the time spent by the vessel at the terminal i.e. from the time she is berthed to the time the last handling operation is completed.

- (vi) The NSICT has raised several issues relating to the royalty payment and the JNPT's obligation under the Concession Agreement. These are all the issues to be settled between the JNPT and the NSICT and, if required, with the intervention of the Government. If the NSICT fails to achieve desired productivity norms on account of the failure of the JNPT to perform its obligations, the NSICT should seek the remedy available in the Concession Agreement. It is not possible for this Authority to intervene in the matter.

The NSICT has raised an issue relating to lashing / unlashng of operation which is not relevant to the proposal under consideration. In any case, the NSICT's claim of providing free lashing / unlashng service has been adequately dealt with in this Authority's Order dated 7 Nov. 2000.

Likewise, the NSICT's view that the productivity condition in the Concession Agreement is a sufficient measure to penalise it is, perhaps, due to a wrong understanding of the ELT concept. While the provision in the Concession Agreement sets only a minimum requirement, an ELT Scheme will be a dynamic one with 'premium' and 'rebate' on tariff with reference to productivity levels achieved. This Authority likes to clarify for the benefit of the NSICT that introduction of ELTS is not for penalising the Terminal Operator but for motivating productivity improvements.

Besides, it does not put the NSICT in a disadvantage over its competitors, as feared by the NSICT. The market generally prefers a service provider who assures productivity, and, if his service fees are linked to actual productivity achieved, it will be a customer's delight. In a limited competitive environment, if any, an ELT Scheme will undoubtedly place a terminal offering it ahead of its competitors, if the users look for faster services.

- (vii) As has been pointed out in the Order prescribing the interim ELT Scheme, it is not a comprehensive and final one. The intention was to set the proceedings in motion since efficiency linked tariff scheme is a novel idea in the Indian Port Sector. As has been pointed out by the NSICT, various factors like shipping size, shipping design, container stowage, bunching of vessels, weather factor etc., have not been factored in the interim ELT Scheme. The interim scheme has been prescribed for a very short duration of a maximum of three months and it cannot continue for ever.
- (viii) It is be recognised that the tariff notified by this Authority is only a ceiling in the case of private terminal operators functioning within the major ports. The private terminal operators have the freedom to operate at any rate within the ceiling prescribed by this

Authority. The interim ELT Scheme prescribed does somewhat alter this legal position. It makes the rate prescribed by the Authority as 'the rate' for the NSICT. The reduction or enhancement of the notified tariffs with reference to the achieved productivity will interfere with the flexibility available to the NSICT for negotiating any rate below the ceiling rate prescribed.

- (viii) Option 1 of the ELT Scheme proposed by the NSICT cannot be called as an ELT Scheme at all. At best it can be seen as an attempt to get the commercial

negotiations between the Terminal and the Lines formalised. As of now, this Authority has no intention of being a party to negotiations between Lines and the NSICT. That being so, Option 1 of the proposal cannot be accepted.

The Option 2 of the proposal is highly complicated and requires a lot of arithmetical and accounting adjustments. An ELT Scheme has to be simple, clearly understandable and easily implementable. Seen in this perspective, Option 2 of the proposed Scheme also cannot be approved. Significantly, all the port users are unequivocal in conveying that Option 2 is not a desirable scheme. Further, the NSICT itself has expressed its reservations about the working of this scheme. The Scheme proposed under Option 2 contains a lot of unacceptable propositions and assumptions. Since the Scheme itself is highly complicated and deserves to be rejected, the details of such individual items of the proposal are not discussed.

- (ix). The CSLA on behalf of Shipping Lines has made a categorical statement that it favours 'productivity based pricing' but it will not pay any premium for levels of productivity beyond the accepted cut off limit. Implied in this statement is that it only wants rebates to be allowed in tariffs when actual productivity falls below the cut off limit. This is not an acceptable proposition at all. If this is accepted, there will be no motivation for the terminal operators to improve productivity. Financial commitment in productivity based pricing must be a two way traffic with penalty and reward linked to actual performance.
- (x). Even at the cost of repetition, it is to be reiterated that, as desired by the Govt, the stated policy of this Authority has been to use the tariff leverage to effect improvements in operational efficiency and this Authority will strive to achieve this by prescribing efficiency linked tariffs. Notwithstanding the fact that this exercise in the context of the NSICT has not yielded any fruitful result in the form of an accepted efficiency linked tariff scheme, this Authority will attempt to develop an ELT Scheme for container terminals, and, after due consultation with the Port Trusts / Terminal Operators and port users, such an acceptable scheme may be prescribed for adoption in all container terminal. To assist this Authority in developing such a Scheme, a Working Group will be constituted shortly. The Working Group will comprise member drawn from Ports, Private Terminals, Lines and the Trade.
- (xi). In the light of what has been mentioned above, it becomes very clear that the interim ELT Scheme prescribed by the Authority in its Order dated 7 Nov. 2000 needs to be rescinded.

12 In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority decides to reject the proposal of the NSICT. The interim ELT Scheme prescribed is rescinded. Accordingly, the existing general note 10 in the Scale of Rates of the NSICT is deleted. This will not, however, have any implication for the contractual obligations flowing from the NSICT's Concession Agreement with the JNPT.

S SATHYAM, Chairman
[Advt. III/IV/143/2001/Ext.]

